

# DDR

EXPORT

IFA mobil-report







Ein Programm,  
das Tradition und Fortschritt  
harmonisch vereint



Von 50 bis 250 ccm  
reicht die breite Palette  
der international bewährten  
SIMSON- und MZ-Fahrzeuge.  
Zuverlässigkeit, Sicherheit und Eleganz  
zeichnen diese sportlichen Zweiräder  
aus dem Industrieverband Fahrzeugbau  
der DDR aus.



Und täglich stellen sie  
ihre Vorzüge erneut unter Beweis.  
Auf den Straßen  
und im unwegsamen Gelände. Überall dort,  
wo sie gebraucht werden.  
SIMSON und MZ – zwei Begriffe,  
die für Qualität sprechen.

50

125

150

175

250

CCM

**DDR**  
EXPORT

**IFA mobil-report**

- 2 Simson-Motorfahrzeuge – ein Weltbegriff
- 7 Simson-Mokick Typ SR 4-4
- 9 Wissenswertes vom MZ-Programm
- 16 DDR EXPORT sprach mit Herrn Wilf Green, Sheffield
- 18 Simson-Kleinroller Schwalbe Typ KR 51/1
- 24 Ausländische Fachzeitschriften über MZ
- 26 Auch in der Republik Irak Zweiräder aus der Deutschen Demokratischen Republik
- 28 MZ und Simson in der Motorsportsaison 1971

Herausgeber:

**INTERWERBUNG GmbH**  
Gesellschaft für Werbung  
und Auslandsmessen der DDR

Verlag DIE WIRTSCHAFT  
Träger des Ordens „Banner der Arbeit“  
DDR 1055 Berlin, Am Friedrichshain 22  
Telefon: 53 08 71

Verlagsdirektor: Karl-Heinz Heß  
Redaktion: DDR EXPORT (14/72)  
Chefredakteur: Kurt Bieh  
Stellvertretender Chefredakteur:  
Gisela Romanowski

Verantwortlicher Redakteur: Heinz Köhler  
Telegramme: Wirtschaftsexport Berlin  
Fernschreiber: 112 448 wirts dd  
Gestaltung: Heinz Grellert  
Titelfoto: Wolfgang Segel

Fotos: Baumann, Dewag-Werbung Leipzig,  
Fuhr, Kornmann, Neubert, PGH Fotostudio  
Leipzig, Reynolds, Werkfotos  
Druck: Ostsee-Druck Rostock

Veröffentlicht unter Ag-Nr. 99/72

Nachdruck unter Quellenangabe gegen Beleg  
gestattet

Dieses Heft erscheint in deutscher, englischer,  
französischer, spanischer, ungarischer, serbo-  
kroatischer, polnischer und arabischer Sprache



Das Jahr 1972 ist für den Fahrzeugbau der Deutschen Demokratischen Republik ein besonderes Jahr. 95 000 Werktätige blicken voller Stolz auf die von ihnen in fünfundzwanzigjähriger erfolgreicher Tätigkeit vollbrachten Leistungen zurück. Auf eine international anerkannte Entwicklung des Industrieverbandes Fahrzeugbau, der im Jahre 1947 gegründet wurde.

IFA, dieser Name hat heute überall in der Welt, überall dort, wo Fahrzeuge aus der DDR gefahren werden, einen guten Ruf.

Die bekannten Zweiradfahrzeuge Simson und MZ gehören ebenso wie die Personenkraftwagen Wartburg und Trabant, die Kleintransporter Multicar oder die Nutzkraftwagen IFA W 50 zum vielseitigen Programm der IFA-Erzeugnisse.

An der Devise der Fahrzeugbauer: Nur beste Qualität kann unsere Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen, hat sich seit 1947 nichts geändert.

Auch in den kommenden Jahren betrachten sie es als ihre vordringlichste Aufgabe, den Kunden in aller Welt nur solche Fahrzeuge zu übergeben, die den Wünschen der Käufer



## Ein viertel Jahrhundert spricht für den Industrieverband Fahrzeugbau der DDR



und dem technischen Fortschritt gerecht werden. Wenn dem Industrieverband Fahrzeugbau allein im Zeitraum von 1964 bis 1971 auf Messen und Ausstellungen im Leistungsvergleich mit gleichartigen internationalen Erzeugnissen 21 Goldmedaillen verliehen werden konnten, so ist das ein beredter Ausdruck für die Richtigkeit vorwärtsschauender Überlegungen.

25 Jahre sind eine relativ kurze Zeit. Die vielen, in dieser Etappe erreichten Ergebnisse lassen sich nicht auf einer Seite darstellen, die vielen Namen der Ingenieure, Techniker und Facharbeiter, die am Gelingen entscheidenden Anteil haben, nicht nennen. Spricht man jedoch vom internationalen Ansehen, das IFA-Fahrzeuge seit langem genießen, so darf der Volkseigene Außenhandelsbetrieb Transportmaschinen Export-Import in der Hauptstadt der DDR, Berlin, nicht unerwähnt bleiben.

Über diesen Außenhandelsbetrieb, der auch solche hochwertigen Erzeugnisse, wie Landmaschinen und Maschinen der Nahrungsgütertechnik exportiert, werden alle Auslandsverträge des Industrieverbandes realisiert. Und das seit 1952.

Somit blickt auch Transportmaschinen Export-Import in diesem Jahr auf einen historischen Tag zurück.

Auf den 20. Jahrestag seiner Gründung.

25 Jahre Industrieverband Fahrzeugbau der DDR und 20 Jahre Transportmaschinen Export-Import, das heißt kurz gesagt: Gemeinsamkeit im Interesse der Kunden.



# Simson- Motorfahrzeuge - ein Weltbegriff!

Unter dem Namen Simson mit dem Flügelrad-Markenzeichen fahren in der ganzen Welt die leichten und flinken Motorzweiräder des VEB Fahrzeug- und Jagdwaffenwerk Ernst Thälmann Suhl.

Der gute Ruf der Suhler Erzeugnisse wurde vor vielen Jahrzehnten mit der Produktion von Jagdwaffen, Fahrrädern, Automobilen und Motorrädern begründet. Seit mehr als 15 Jahren bestimmen Mopeds und ihre Nachfolgemodelle, die kleinen Motorzweiräder, das Bild der Suhler Fahrzeugfertigung.

Hunderte der bunten Gefährte rollen täglich vom Montageband des Suhler Werkes und treten ihren Weg in die Länder Europas, Afrikas und Asiens an. Überall finden sie geschätzte Aufnahme, überall tun sie willig ihren Dienst. Wo leistungsfähige, zuverlässige und preiswerte Kleinkrafträder gebraucht werden, erobern sich die vorzüglich konstruierten und technisch ausgereiften Mokicks und Kleinroller aus Suhl ihren Platz.

**simson**

*Zwei Millionen  
Kleinkrafträder  
als Botschafter  
Suhler  
Qualitätsarbeiter*



1, 2  
Simson-Mokick-Star 4-2/1

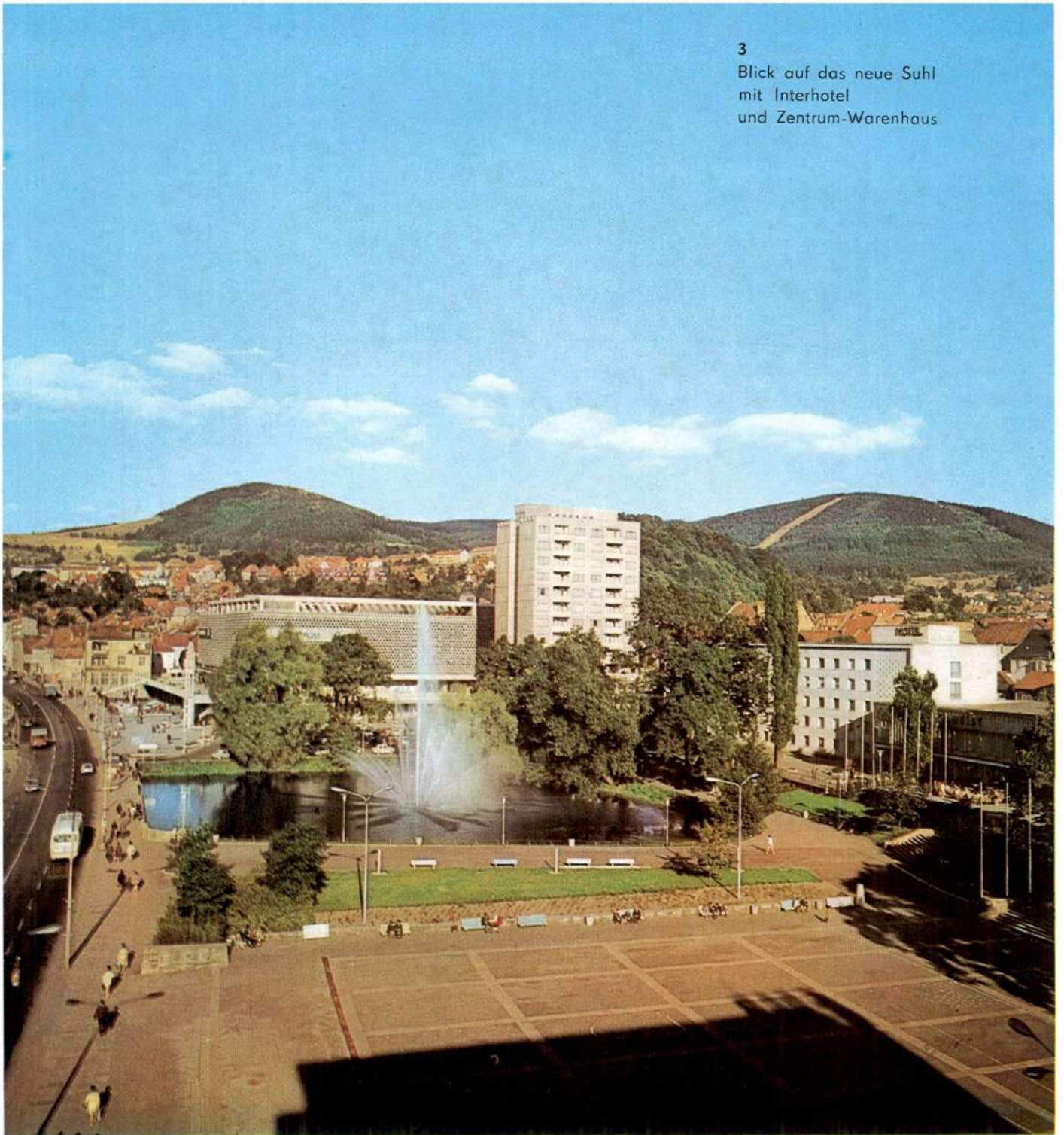


Die Beliebtheit des Simson-Star und der Simson-Schwalbe ist sprichwörtlich, weil diese schnittigen und handlichen Modelle alle Vorzüge des modernen Kleinfahrzeugbaues in sich vereinigen. Ausdruck dieser Beliebtheit sind die zahlreichen Anerkennungsschreiben von Kunden aus vielen Ländern der Erde.

Simson-Fahrer bleiben ihrer Marke gern treu, erweisen sich doch die Suhler Motorzweiräder auf allen beruflichen Alltagsfahrten nicht



3  
Blick auf das neue Suhl  
mit Interhotel  
und Zentrum-Warenhaus



nur als zeit-, nerven- und geldsparend, sondern bieten auch Freude und Entspannung in der Freizeit, auf der Wochenendfahrt und auf der großen Urlaubsreise. Und der gut organisierte IFA-Kundendienst mit seinen Vertragswerkstätten sorgt überall für vorzüglichen Service.

#### **Moderne Konstruktion verlangt moderne Fertigung**

Es liegt auf der Hand, daß ein modernes Endprodukt auch eine

höchsten Anforderungen gerecht werdende Produktionsweise erfordert. Heute herrscht in dem über 100jährigen Suhler Werk eine moderne Fertigung vor. Denn so hochwertig das verwendete Material auch ist und so modern die Simson-Motorzweiräder auch konzipiert sind: ihre Abrundung und Bewährung erhalten sie erst durch ihre präzise Verarbeitung, durch eine qualitativ wirkungsvolle Fertigung. Tradition und Fortschritt sind für die Suhler Fahrzeugbauer ein

Begriff. Diese Tendenz ist in allen Abteilungen des Werkes spürbar. In den Werkhallen erfolgten Maschinenverkettungen und wurden halbautomatische Taktstraßen zur Bearbeitung von Trieb- und Fahrwerkteilen errichtet. Ob es sich um Zahnräder, Zylinderbuchsen, Hub- und Pleuelscheiben und Motorgehäuse handelt oder um Rahmenrohre und Prägeschalen: die Automatisierung des Herstellungsvorganges bringt in jedem Fall erhöhte Maßgenauigkeit und größere Mengen. Eine



Kleinfahrzeugfertigung nach neuzeitlichen Gesichtspunkten, wie sie im VEB Fahrzeug- und Jagdwaffenwerk Ernst Thälmann Suhl erfolgt, bietet die Gewähr dafür, daß auch die in großer Serie gebauten Fahrzeugmodelle stets ihre volle Leistung abgeben.

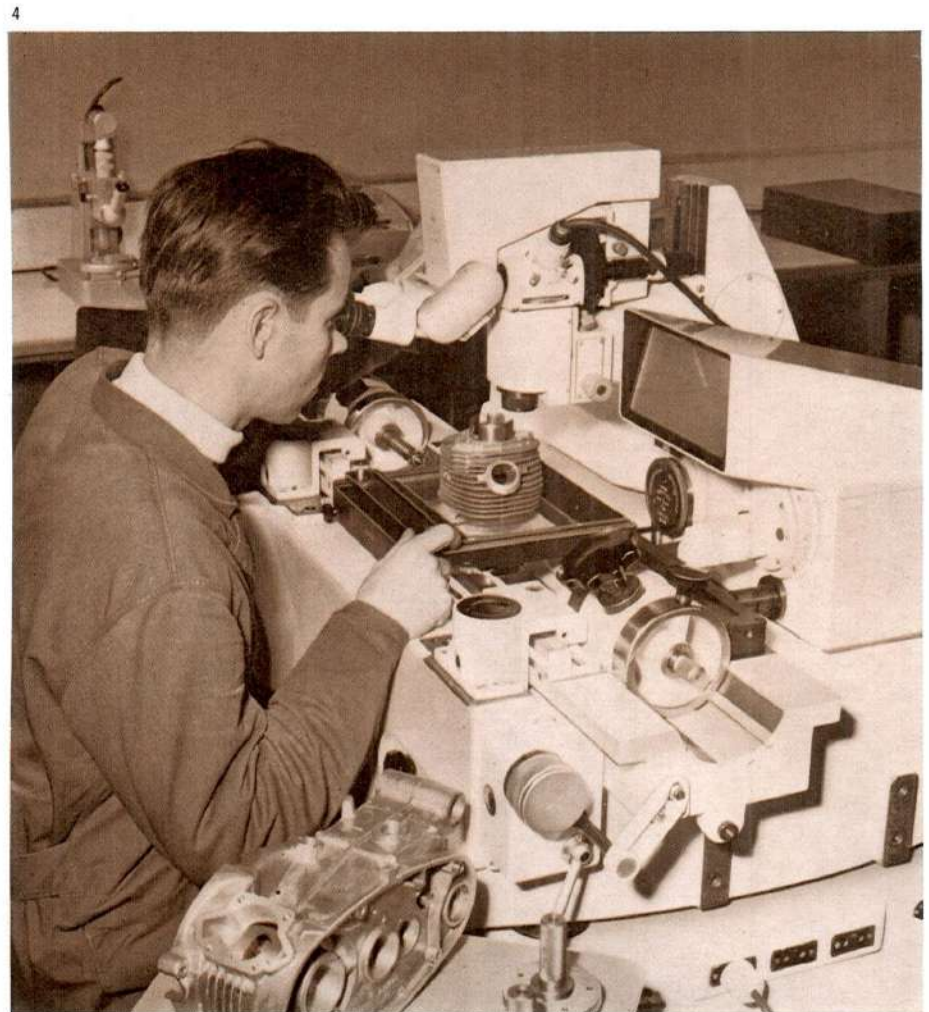
### Typen-Palette erfüllt Kundenwünsche

Der zu Beginn des Jahres 1970 durchgeführte Zusammenschluß der DDR-Zweiradwerke Suhl, Zschopau und Sangerhausen zum IFA-Kombinat stellt eine bedeutsame Kräftekonzentration dar. Die hierdurch geschaffenen Grundlagen für eine großzügige Disposition ermöglichen es dem VEB Fahrzeug- und Jagdwaffenwerk Ernst Thälmann Suhl, der die Funktion des Stammbetriebes des IFA-Kombinats übernommen hat, sein Produktionsprogramm einerseits zu erweitern, andererseits aber auch zu straffen. Zu den bewährten Modellen des Simson-Angebots zählen das Mokick SR 4-2/1 „Star“ und der Kleinroller „Schwalbe“ vom Typ KR 51/1 S. Die Höchstgeschwindigkeit dieser wendigen Kleinkrafträder beträgt 60 km/h. Der „Star“ ist soziesfest, daher ist die Ausstattung mit einer Doppelsitzbank obligatorisch. Für die lebensfrohen Menschen unserer Zeit ist der „Star“ ein Star unter den Motorzweirädern. Sind seine hervorstechenden Eigenschaften doch Spritzigkeit, Zuverlässigkeit und Billigkeit im Gebrauch.

Das Triebwerk der „Schwalbe“ leistet 3,9-*SAE-PS*. Es ist an einem Brückenträgerahmen befestigt, der einen freien Durchstieg gestattet. Mit dem umfassenden Wetterschutz durch seine formschöne Karosserie avancierte der Simson-Kleinroller zum beliebtesten Fahrzeug für Kleinrollerfahrerinnen. Die „S“-Ausführung des Simson-Kleinrollers besitzt eine automatische Kupplung, die beim Anfahren und Schalten selbsttätig arbeitet, mithin seinen Fahrerinnen und Fahrern eine bessere Konzentration auf das Geschehen im Straßenverkehr erlaubt. Der KR 51/1 S wird außerdem mit hydraulisch gedämpften Federbei-

4  
Mit Hilfe moderner Prüf- und Meßgeräte erfolgt eine ständige Kontrolle der für die Simson-Motorräder verwendeten Teile, um so eine gleichbleibend hohe Qualität zu sichern

5  
Teil des Montagebandes des Simson-Kleinrollers Schwalbe KR 51/1



nen und einer vergrößerten Sitzbank geliefert. Die Hochglanzlackierung im Farbton „olivbeige“ betont auch äußerlich die Sonderstellung.

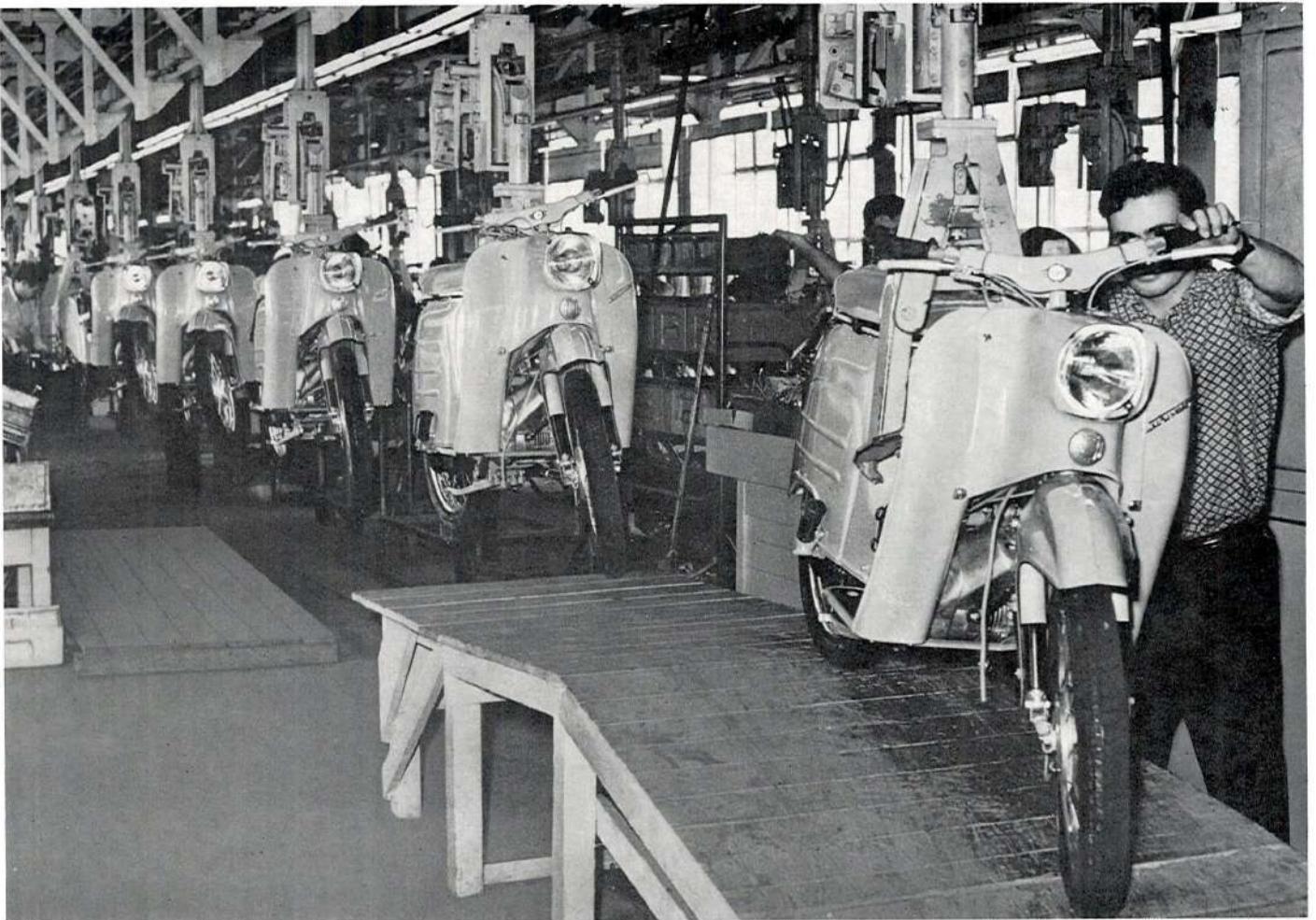
Als Novität der Simson-Baureihe erschließt das Simson-Mokick SR 4-4 der Motorisierung neue Käuferschichten. Dieses Modell wird mit dem Motor des SR 4-2/1 ausgerüstet, ist nach dem bewährten Baukastensystem jedoch mit fußgeschaltetem Vierganggetriebe, hydraulisch gedämpften Federbeinen, verlängerter Doppelsitzbank, 25-W-

Scheinwerfer und großem 9,5-Liter-Kraftstoffbehälter versehen.

### Motorsport: Katalysator des Serienbaues

Noch nie war der Motorradgeländesport so bedeutungsvoll wie heute. Zwar hatten auch früher die großen internationalen Veranstaltungen ihr Gewicht bei der Einschätzung von Fahrern und Maschinen für die inoffizielle Rangliste der Besten im Geländesport, denn Leistungsprüfungen im Gelände wa-





ren oft schwerer als ein Großer Preis im Straßenrennsport. Heute werden die „Six Days“ als offizielle Weltmeisterschaft für Mannschaften durchgeführt. Außerdem findet eine Europameisterschaft für Einzelfahrer statt.

Das kampferprobte Suhler Fahrer-team nimmt mit seinen Simson-Maschinen an allen großen Geländefahrten teil, weil es keine bessere Möglichkeit gibt, ein Motor-zweirad bis an die Grenze seiner Leistungsfähigkeit zu beanspru-

chen, es vor den Augen der Öffentlichkeit auf Herz und Nieren zu testen. Diese Erfahrungen schlagen sich im Serienfahrzeug nieder, denn von Fahrern und Maschinen wird in den internationalen Prüfungen viel verlangt, vor allem von den kleinen Motorrädern. Vor jeder Etappe müssen sie ihre Startfreudigkeit beweisen, in den Sonderprüfungen verlangt man enormes Tempo, bei allen Bodenverhältnissen müssen sie spurtreu sein, am Berg haben sie eine „bullige“

Durchzugskraft zu entwickeln. Bei allen Anstrengungen muß die Geländemaschine aber auch ihren guten Ton behalten, denn die Lautstärke wird im Wettbewerb mit Phonmeßgeräten überwacht. Und außerdem muß sie trotz ihrer Handlichkeit stabil sein, denn beim Aufsetzen nach meterlangen Luftsprüngen über die Hindernisse wird das Fahrgestell enorm belastet.

Die Simson-Geländemaschinen der Kubaturen 50, 75 und 100 ccm haben ihre Güte in zahllosen Wett-





6, 7  
Simson Mokick-Star 4-2/1

6

7

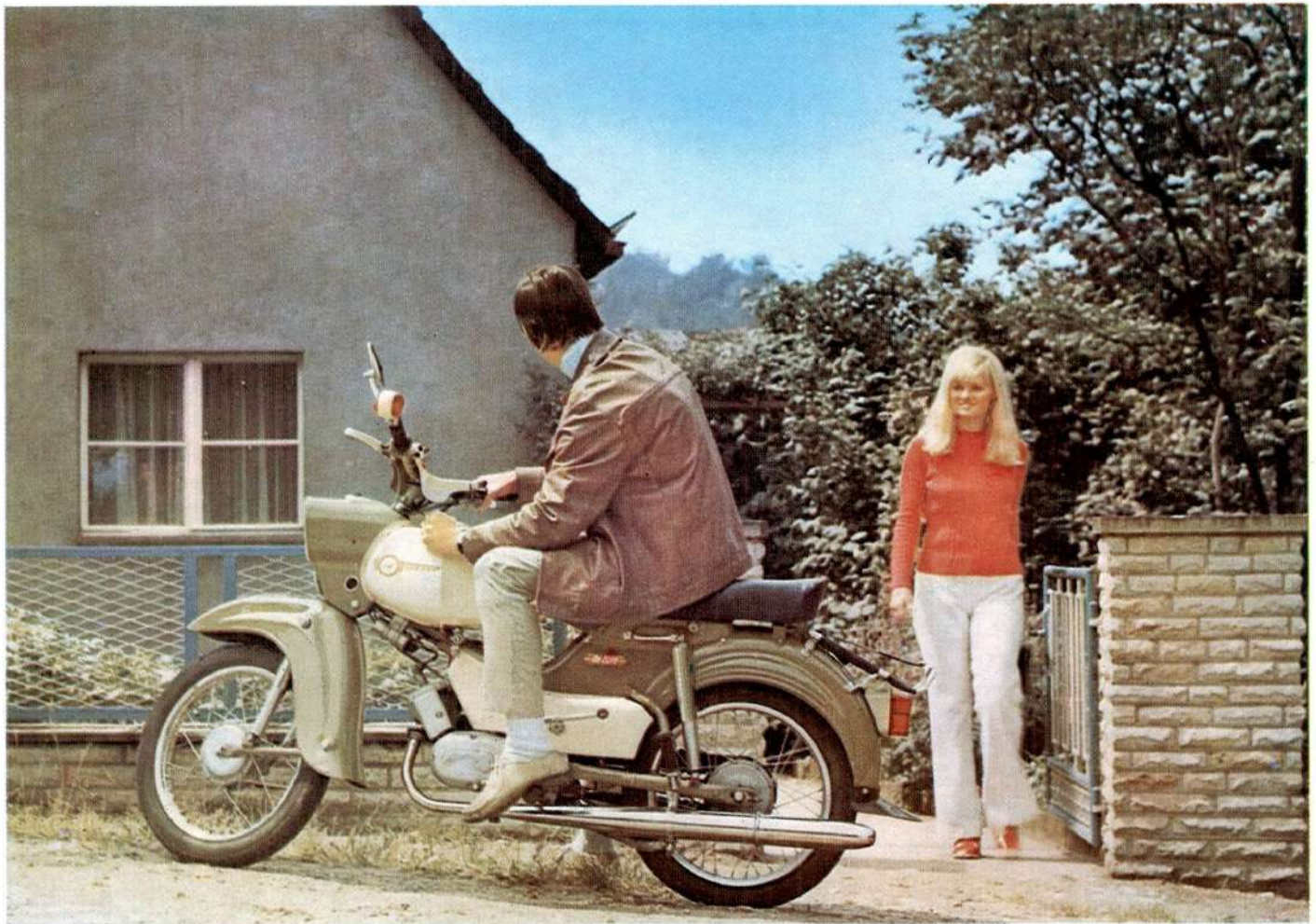


bewerben unter Beweis gestellt, haben sie doch bei den „Six Days“ Gesamt-, Einzel- und Klassensiege sowie die Internationale Silbervase errungen. Bei den Europameisterschaften gab es in verschiedenen Klassen Europameisterschaftstitel sowie 2. und 3. Plätze. Und auch bei den großen, nicht zur Europameisterschaft zählenden Fahrten in der Tatra, im Böhmerwald und in den Alpen gab es Goldmedaillen, Klassensiege, Mannschaftspreise und FIM-Fabrikschilde.

Nicht minder hoch als der Einsatz in „Geländeschlachten“ ist aber auch die sportliche Alltagsleistung der Simson-Serienmaschinen zu werten, mit denen solch bekannte Expeditionsteilnehmer wie Dipl.-Ing. W. Schrader, Ing. G. König und Dr. med. H. Langer fremde Erdteile bezwangen. Auf dem Drei-Kontinente-Trip wurden 50 000 km, bei der Ostasien-Testfahrt 25 000 km zurückgelegt. Ohne irgendwelche Schwierigkeiten bewältigten die Simson-Kleinkrafträder diese Strecken, obwohl die Belastungen für Mann und Maschine in Dschungel, Wüste und Steppe gewaltig waren. Aber gerade unter erschwerten Bedingungen zeigen sich die Leistungsfähigkeit und der hohe Gebrauchswert der Simson-Maschinen besonders deutlich. Leistungsprüfungen und harte Testfahrten haben dazu beigetragen, daß die Suhler Kleinkrafträder weltweite Anerkennung fanden und finden.

6





1  
Bei jung und alt gleich beliebt  
das Simson-Mokick,  
Typ SR 4-4

**SIMSON**

Mokick  
Typ

**SR 4-4**

Dieses Modell ist ein neues Fahrzeug im Suhlener Produktionsprogramm. Die Ähnlichkeit mit verschiedenen Modellen der Simson-„Vogel“-Baureihe ist zwar groß, die Gesamtkonzeption gegenüber allen anderen Schwester-Typen aber vollkommen anders geartet. Es wurde aus Teilen verschiedener Typen des standardisierten Zweiradprogramms kombiniert, womit man in Suhl das Angebot auf die so gefragte 60-km/h-Klasse erweiterte. Mit dem Typ SR 4-4 wurde ein Fahrzeug geschaffen, das den Wünschen nach vollendetem Komfort Rechnung trägt. Langschwinger mit hydraulisch gedämpften Federbeinen, 3,7 SAE-PS-Motor mit 4-Ganggetriebe und verstärkte elektrische Anlage sind die hervorstechenden Merkmale. Ein stabiles Fahrwerk mit feststehenden Beifahrerfußrasten, Büffeltank und eine größere Doppelsitzbank komplettieren dieses Fahrzeug zu einem ausgesprochenen Luxustyp.

#### Neuheiten im Detail

Im Äußeren des neuen SR 4-4 domi-

niert der formvollendete 9,5-l-Tank mit seinen eingezogenen Knieanlageflächen. Der Aktionsradius steigt damit auf 300 bis 400 km. Bis an den Tank heran reicht die verlängerte Doppelsitzbank, die zwei Personen bequeme Sitzmöglichkeiten sichert. Die weiche Polyurethan-Schaumfüllung bietet hohen Komfort. Zusätzliche Rahmenstabilität wird durch eine Verbindungsstrebe zwischen Sitzträger und Stirnrohr erreicht. Gleichzeitig trägt sie den Kraftstoffbehälter. Als weiterer Komfort können die Sozialsfußrasten betrachtet werden, die an diesem Modell fest mit dem Rahmen verbunden sind, also die Federbewegungen nicht mit zu vollführen brauchen.

Nicht nur zur Erhöhung des Fahrkomforts, sondern auch zur Verbesserung der Fahrsicherheit tragen die hydraulischen Stoßdämpfer in allen vier Federbeinen bei. Sie verbessern die Bodenhaftung der Laufräder noch um ein weiteres. Ganz ähnlich ist es mit der auf 25 Watt erhöhten Lichtleistung der Scheinwerfer-Biluxbirne. Sie bietet



die Annehmlichkeit helleren Lichts, was zugleich die aktive Sicherheit erhöht. Die Zündspule liegt am SR 4-4 im kühlenden Fahrwindstrom und die Ausstattung wird durch einen sehr wirksamen und dabei noch hübsch aussehenden Schmutzabweiser am Hinterradkotflügel ergänzt.

Der Clou dieses Simson-Kleinkraftrades ist das Viergang-Getriebe, das eine noch bessere Anpassung der Motorleistung an die Fahrwiderstände erlaubt.

Besonders an Steigungen und beim Beschleunigen steht mehr Zugkraft zur Verfügung. Im Zweipersonenbetrieb, beim Überholen und bei vielen anderen Fahrsituationen wird sich das als willkommene Sicherheitsreserve erweisen.

## Das Finish

Auch darin stellt dieses neue Modell etwas Besonderes dar. Seine attraktive Zweifarben-Lackierung ist in olivbeige und alabasterweiß gehalten. Verchromte Federbeinschutzrohre vervollständigen die Liste der Glanzteile. Im ganzen ist dieser Typ ein unbestreitbar luxuriöses Kleinkrafttrad und fast schon mehr als ein Mokick.

## Simson-Mokick Star Typ SR 4-2/1

Dem zweisitzigen Simson-Mokick muß man keine neuen Freunde gewinnen, die hat es schon:

Neue Freunde, die darauf warten, endlich ihre ersten Runden mit dem schmucken Simson-Zweirad drehen zu können und alte Freunde, denen ein nimmermüdes Kleinkrafttrad aus der Suhler Palette bisher schon treue Dienste leistete.

## Star zu zweit

Der Star ist für viele die erste – sicher nicht die schlechteste Gelegenheit, jemanden zur Fahrt einzuladen. Für eine solche Mitnahme gibt es ja die verschiedensten Beweggründe: nützliche, praktische, notwendige, sicher aber auch manche angenehme. Deshalb und wegen seiner vielen anderen positiven Eigenschaften wird der Star als Prototyp des flinken Stadt-Kleinkraftrades angesehen, das sich auf Grund seines jugendlichen Charakters heute bei so vielen jung gebliebenen Menschen wachsender Beliebtheit und einer noch immer ansteigenden Nachfrage erfreut.

## Zur Ausstattung

In den Wunschträumen erwachsen werdender Jungen ist das SR 4-2/1 klarer „Star“ unter den Favoriten. Warum auch nicht, Technik und Ausstattung sprechen durchaus dafür: Zweifarbenlackierung, Glanz- und Chromteile, vollständige lichttechnische Ausstattung mit Lenkerblinkanlage, Abblendscheinwerfer, helle Rückleuchte mit Stopplight und Lenkerparkleuchte, hoher Spritzschutz durch weit herumgezogene Kotflügel, serienmäßig montierter Gepäckträger, das sind einige der objektiven Kaufargumente für den Star.

## Form und Funktion

In der modernen Formgestaltung des Star drückt sich die zeitgerechte Simson-Technik aus: Gepprägter und gesickter Vorderradkotflügel; waagrecht gestellter

Tank; eckiger Scheinwerfer; knappe, die gestreckte Linie betonende Abdeckbleche und gekröpfter Prägelenker. Die Mechanik ist in der Entwicklung gereift und bietet hohe Zuverlässigkeit. Der geläsegekühlte 50-cm<sup>3</sup>-Einzylinder-Zweitaktmotor wurde im Laufe seiner Produktionsjahre weiter verbessert und auf den modernsten Stand der Technik gebracht. Dabei konnten Leistung und vor allem Drehmoment verbessert, der Kraftstoffverbrauch gleichzeitig gesenkt werden. Bei einer konstanten Geschwindigkeit von 50 km/h auf ebener Strecke werden nicht mehr als 2 l/100 km verbraucht! Die Höchstgeschwindigkeit liegt nach wie vor bei rund 60 km/h.

Die Kraftentfaltung des Motors wird über ein Dreiganggetriebe den verschiedenen Fahrwiderständen und Geschwindigkeiten angepaßt. Dieses Dreiganggetriebe mit Fußschaltung ist nicht nur äußerst zuverlässig in seiner Funktion, es läßt sich darüber hinaus auch sehr leicht und exakt schalten. Unabdingbare Voraussetzung für ein funktionstüchtiges Fahrwerk ist ein stabiler Rahmen. Beim Star ist er als zentraler Rohrprägerahmen ausgebildet. Die Radführung übernimmt ein bewährtes Vollschwingenfahrwerk. Die Federarbeit verrichten Schraubenfedern in allen vier Federbeinen, denen jeweils auch ein mechanischer Stoßdämpfer zugeordnet ist.

## Handhabung

Es bedarf für den Star keiner besonderen Verhaltensmaßregeln. Er läßt sich ganz und gar wie ein kleines Motorrad bewegen. Kupplungs- und Bremshebel liegen gut zur Hand, Fußschalthebel und Kickstarter auf der linken Seite, sowie Fußbremshebel auf der rechten Seite passen genau zum Kleinkrafttrad-Modell.

Selbst der Knieschluß am Tank und damit motorradähnliche Kurveneigenschaften sind vorhanden. Kein Wunder, daß der Star nicht nur als wendiges Stadtfahrzeug, sondern mehr und mehr auch zu kleineren und größeren Überlandtouren benutzt wird.



# Wissenswertes vom MZ-Programm

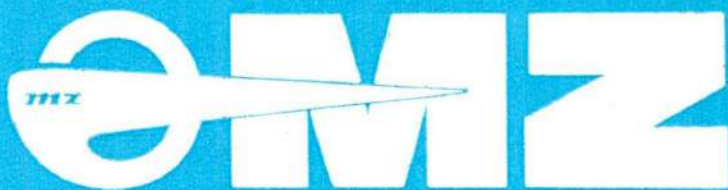


Der motorradtechnische Fortschritt  
wird in der Klasse  
MZ ES 125/1 Trophy – MZ ES 150/1 Trophy  
besonders deutlich.

Motorräder mit solchem Hubraum waren einst  
nicht mehr als anspruchslose Kurzwegflitzer.

Inzwischen sind die beiden Vertreter  
der „kleinen MZ-Baureihe“ zu Tourenmaschinen  
im besten Sinne herangewachsen.

Bei aller Leistungs- und Komfortsteigerung  
standen und stehen Konstruktion und Fertigung  
hier vor der unumstößlichen Forderung,  
neben alledem die Zuverlässigkeit  
und Wirtschaftlichkeit jener Zschopauer Modelle  
immer wieder unter Beweis zu stellen,  
die den guten Ruf der MZ-Maschinen  
dieser Kategorie begründeten.



## Fahrwerk ohne Fehl und Tadel

Man mag zum Vollschwingerfahrwerk stehen wie man will, zwei Tatsachen sind erwiesen und bestätigt.

1. Das schwingengeführte Vorderrad reagiert leicht auf Bodenunebenheiten.
2. Das Vollschwingerfahrwerk der MZ ES 125/150 gehört zum besten, was auf diesem Gebiet je entwickelt wurde.

Dort, wo die Fahrstrecke nicht über „Rollbahnen“ führt, erweist sich ein solches Fahrwerk stets als optimal. Da gibt es nicht so schnell verbeulte Vorderradfelgen. Manches Detail dieser bewährten Fahrwerk-Konstruktion gilt hier schon als Selbstverständlichkeit und gehört selbst international noch nicht zum Ausstattungsstandard: die am Rahmen befestigten Soziusfußrasten, die auf Soziusbetrieb umstellbaren Federbeine, die langhubige Federung und abgestimmte Dämpfung sowie die großdimensionierten Trommelbremsen. Es ist ein Fahrwerk entstanden, das sich z. B. in dichten Kurvenfolgen außerordentlich sportlich bewegen läßt. Das Abwinkeln geschieht mühelos und auch dank guter Reifenführung vollkommen sicher.

Neueste Einzelheit sind die freiliegenden Schraubenfedern der Federbeine, eine Forderung vieler Motorradfreunde. In Zschopau fand man sich aber erst dann zu ihrer Erfüllung bereit, als neben den Fragen des Aussehens auch die der Funktion gelöst waren. Die Kolbenstange der Stoßdämpfer wird durch eine innenliegende Plastschutzhülse geschützt.

## Unverwüstliches Triebwerk

Obwohl die spezifische Leistung beider Motorengrößen die Grenze von 80 PS/l überschreitet, blieb die sprichwörtliche Zuverlässigkeit dieser MZ-Antriebsaggregate uneingeschränkt erhalten. Die Motoren sind vollgasfest und darüber hinaus außerordentlich verbrauchsspar-sam. Die Durchschnittswerte, die auch bei den ärgsten Strapazen kaum über 3,5 l/100 km und meist sogar darunter liegen, beweisen, daß hier bestimmt kein Kraftstoff zur Innenkühlung verschwendet wird.





1



3

Die Verbrauchsunterschiede zwischen dem Motor mit dem „klassischen“ Hubraum von 125 cm<sup>3</sup> und dem mit dem „modernen“ Hubvolumen von 150 cm<sup>3</sup> sind unerheblich gering.

Beide Modelle aus der traditionellen „kleinen MZ-Baureihe“ sind spurtstark und antrittsschnell. In der Beschleunigung erweisen sie sich selbst manchem starken Pkw gewachsen. Insgesamt tragen die Fahrleistungen und Fahreigenschaften den Gütestempel „reisetauglich“, und wer möchte nicht ein solches nimmermüdes Arbeitspferd im Stall haben, das neben der tagtäglichen Nutzung auch die große Urlaubstour mit Bravour bewältigt.

Die kleinen ETS 125 Trophy-Sport und 150 Trophy-Sport sind die neuesten Motorräder von MZ. Sie standen in der Gemeinschaftsschau „IFA mobile 1971“ erstmalig auf der Leipziger Herbstmesse. Die MZ-Neuentwicklungen zielen auf jenen Käuferkreis, der nicht nur die Zuverlässigkeit und das Leistungs-

2



## Wissenswertes vom MZ-Programm

1-3

MZ ETS 250 Trophy-Sport

4

Links MZ ETS 250 Trophy-Sport  
Rechts MZ ETS 125 Trophy-Sport

5

MZ ES 250/2 Trophy





4

vermögen eines Motorrades, sondern darüber hinaus auch das sportliche Aussehen schätzt. Die neuen Teleskopgabel-Modelle aus Zschopau bieten auch in dieser Beziehung Beachtliches. Hierin drückt sich wiederum der Fortschritt in der Motorradtechnik aus: Wer hätte wohl der braven RT 125 voraussagen können, daß sie je so sportlich moderne Nachkommen haben könnte?!

### Leistungsfähige Technik

Konstruktive Basis bildeten die Triebwerke der Baureihe ES 125/150 und Teile des Fahrwerks hiervon. Tatsächlich konnten die Motoren für diese sportliche Reihe unverändert übernommen werden, zumal es noch gar nicht so lange her ist, daß ihre Leistung auf 11 bzw. 12,5 PS erhöht wurde. Rahmen, Radantrieb, Hinterradschwinge und andere Bauteile wurden von der ES 125/150 übernommen, genießen also auch deren Zuverlässigkeit. Das wichtigste Merkmal an diesen Modellen ist die Teleskopgabel. Sie ist



5



mit der Vorderradgabel der „großen“ ETS 250 identisch. Lediglich die Federkennung wurde den geringeren Belastungen angepaßt. Zugleich mit Telegabel und Vorderrad wurde auch der Scheinwerfer von der ETS 250 übernommen. Mit dessen Licht von 40/45 W und vor allem dem Lichtaustritt von 170 mm liegen die ETS 125/150 lichttechnisch an der Spitze ihrer Klasse. Zwei Lenker Ausführungen werden angeboten. Der hochgezogene Lenker eignet sich vor allem fürs Gelände, während der flache gut für geduckte „schnelle“ Fahrerposition ist. Zu den Neuentwicklungen zählt die bequeme Sitzbank mit weichem Polyurethan-Schaumformteil und einem Bezug aus Hochdruckkunstleder mit Baumwollgewebe. Der formschöne Tank mit eingezogenen Knieanlageflächen ist der gleiche wie am Simson-Mokick SR 4-4. Neben der Tankplakette trägt er auch die Kniekissen der größeren MZ-Maschinen.

#### **Finish-Verbesserungen**

Noch laufen die ETS 125/150 nicht lange in der Produktion, schon stellt sie MZ in neuem, attraktivem Gewand vor. Die Kotflügel werden jetzt in Silbergrau gehalten, Tank und Scheinwerfer gibt es nicht nur im beliebten roten Farbton, sondern auch in einem knalligen Gelb. Die Tankplakette ist von einem Schmuckelement umgeben, und auf den Seitenverkleidungen glänzt der Schriftzug „Trophy-Sport“. Die neuen Federbeine mit freiliegenden, verchromten Schraubenfedern stehen den ETS 125/150 besonders gut zu ihrem sportlichen Gesicht.

#### **Fahrwerktechnik-Sicherheitsbeitrag**

Die Fahrwerktechnik spielt im Motorradwerk Zschopau eine große Rolle. Was nützen noch so viele PS, wenn sie nicht sicher auf den Boden gebracht werden? So galt als Maßstab für die Neuentwicklung der an den Schwingenmaschinen erreichte Höchststand auf diesem Gebiet. Tatsächlich erweisen sich die neuen Motorräder als genügend weich gefedert, also absolut lenk stabil und außerordentlich lenkwillig – konstruktive Voraus-

setzungen als wirksamer Sicherheitsbeitrag.

Alle Erfahrungen, alle Kenntnisse, alle Meisterschaft, die sich die MZ-Ingenieure im Laufe ihrer jahrzehntelangen Arbeit aneignen konnten, nahmen sie zusammen, als es darum ging, die „Strich zwei“ (MZ ES 175/2 Trophy und MZ ES 250/2 Trophy) zu entwickeln, wie die Motorräder der großen Typenreihe intern genannt werden. Kein Zweifel, daß der große Sprung gelang. Die Konzentration der Kräfte blieb nicht ohne Erfolg, denn die „großen MZ“ setzen noch auf Jahre hinaus Maßstäbe. An ihrer Zuverlässigkeit, ihrem Leistungsvermögen und ihren ökonomischen Gebrauchseigenschaften wird sich die internationale Konkurrenz zu messen haben, denn nirgendwo will der Motorradfahrer mehr schrauben als fahren. Daran haben Konstrukteure, Versuchingenieure, Technologen und die vielen anderen bei MZ in erster Linie gedacht, als sie diese Modelle schufen.

#### **Technik und Komfort**

Zugegeben, aus dem äußeren Erscheinungsbild geht nicht unbedingt und zwingend der sportliche Charakter dieser Vollschrwingenmaschinen hervor. Die konsequent auf die MZ ES-Linie mit durchgehender Scheinwerfer-Tank-Partie orientierte Formgestaltung konnte zum Beispiel auf einen blechintensiven Vorderradkotflügel am schwingengeführten Vorderrad nicht verzichten. Im Gebrauch zeigen sich die Vorteile: guter Spritzschutz, wenig Wartung und leichte Reinigung.

Die Maschinen haben auch mancherlei sportliche Qualitäten.

Die konsequente Fortsetzung der beispielgebenden Fahrwerkentwicklung in Zschopau lag in einem vollendeten Vollschrwingenfahrwerk. Mit dem optimalen Bodenkontakt, den dieses ausgereifte Radführungsprinzip mit langem Federweg, abgestimmter Dämpfung und selbststabilisierender Lenkungsgeometrie bietet, leistet schon die Konstruktion einen bedeutenden Sicherheitsbeitrag. Ebenso ist es mit den großdimensionierten Leichtmetall-Voll-



nabenbremsen. Genau diese Sicherheit ist es, die die Ausnutzung der sportlichen Fahrleistungen auch gestattet.

#### **Die Kraftquelle**

Über die beiden Triebwerke mit 175 und 250 cm<sup>3</sup> braucht man nicht viel zu sagen. Sie sind verbrauchs sparsam, thermisch gesund, ausdauernd und enorm leistungsstark. Alle diese typischen Eigenschaften kann man heute als bekannt voraussetzen. Den Technikern hat das aber nicht genügt. Sie haben den Motor elastisch aufgehängt (erstmalig bei Serienmaschinen mit Sekundärkette), das Ansaug- und Auspuffgeräusch stark herabgesetzt, das Rippenschwirren des Breitwandzylinders durch Gummieinlagen unterbunden und vieles andere mehr. Das trug dazu bei, daß diese Maschinen nicht die Ohren aller anderen Verkehrsteilnehmer beleidigen müssen, wenn sie ihre volle Leistung entfalten wollen. Auch ein Beitrag zum Umweltschutz, und gar kein kleiner!

#### **Details und Sonderausführungen**

Neu sind auch bei den „großen MZ“ die Federbeine mit außenliegenden verchromten Schraubenfedern. Ein internationaler Trend, dem sich MZ angeschlossen hat, nachdem ein Weg gefunden war, die innenliegenden Stoßdämpferkolbenstangen vor äußeren Einflüssen zu schützen.

Die MZ ES 175/250 gibt es auch in der Ausführung „Trophy de luxe“ mit schwarz/roter Lackierung und mehr Chrom- und Glanzteilen.



## Wissenswertes vom MZ-Programm

6

Die neue Tankplakette der MZ-Maschinen mit dekorativen Schmuckelementen

7

Neugestaltet wurde bei den MZ ETS-Modellen der Schriftzug „Trophy-Sport“.

Die freiliegenden Schraubenfedern betonen den sportlichen Charakter der MZ-Modelle

„Gespanntauglich“, diese Klassifizierung würde der Stellung der MZ ES 250/2 als Seitenwagenmaschine nicht gerecht. Sie ist so ausgelegt, daß sie zusammen mit dem Personenseitenwagen „Superelastik“ oder dem Lastenseitenwagen ein homogenes, fahrsicheres und erstaunlich leistungsfähiges Motorradgespann ergibt.



„Mein Freund, der Sprinter“ lautete vor einiger Zeit der sicherlich recht treffende Titel, mit dem ein Journalist seinen Testbericht über jenes Motorrad überschrieb, dem bei MZ der Name „MZ ETS 250 Trophy-Sport“ gegeben wurde. Diese Maschine ist der gegenwärtige Spitzentyp im MZ-Programm

### Leistung – wie man sie haben muß

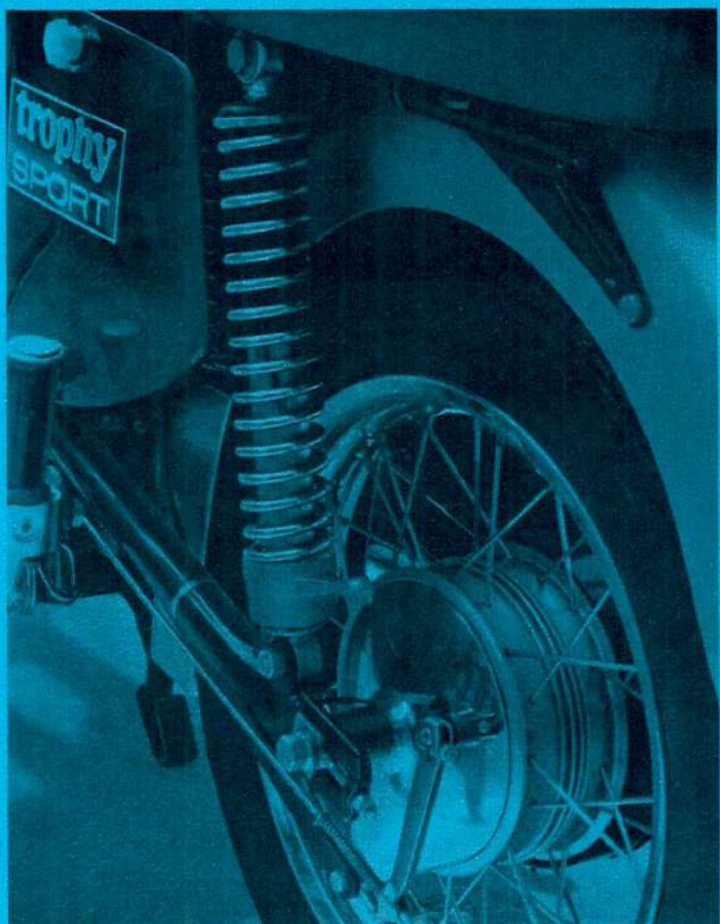
Es gab und gibt manchen MZ-Sportsieg im Gelände und auf der Rennstrecke durch ein Charakteristikum: Drehmoment! Das heißt Leistung über ein breites Drehzahlband, Zugkraft auch bei niedrigen Touren, Kraft zum Beschleunigen nach jeder Kurve und an jeder Steigung. Im Geländesport erfüllt diese Forderung am besten der Einzylinder-Zweitakt-Motor. Der souveräne 6fache Six-Days-Sieg und der Gewinn mehrerer Europameistertitel unterstreicht die technische Perfektion, mit der dieses Konzept in Zschopau verwirklicht wird. Genau diese Konstruktionsrichtung ist es, die MZ am Serienmotor der ETS 250 Trophy-Sport verwirklichte: Spitzenleistung bei zivilen Drehzahlen, hohes Drehmoment über eine breite Drehzahlspanne. Großflächige Verrippung sorgt für optimale Kühlung und Vollgasfestigkeit. Darüber hinaus ist auch dieses leistungstärkste MZ-Serien-Triebwerk außerordentlich verbrauchsersparnis. Elastische Motoraufhängung und manche andere Maßnahme sorgen für leisen, vibrationsarmen Lauf. In den Händen vieler Tausender in- und ausländischer Käufer bestätigte sich die sprichwörtliche Zuverlässigkeit.

### Sicherheitstechnik

Einer Teleskopgabel sieht man nicht an, wie gut sie ist. Ehe die



6



7





8



9  
10



langhubige Telegabel bei MZ in die Serienproduktion ging, mußte sie auf den Prüfständen und im Fahrbetrieb den schwingenverwöhnten Ansprüchen der MZ-Techniker genügen. Dank der intensiven Forschung und Entwicklung auf diesem Gebiet, dank der Erfahrungen im eigenen Hause mit früheren Seriengabeln und heutigen Aggregaten des Sportmaschinenbaus gelang das schließlich doch. So entstand eine optimal führungsstabile, weich federnde Konstruktion – Voraussetzung für hohe Fahrsicherheit. Zur Fahrsicherheit tragen darüber hinaus der stabile Rohrrahmen, die hervorragende Lichttechnik und nicht zuletzt die hochwirksamen Leichtmetall-Vollnabenbremsen in Simplex-Ausführung bei.

#### Finish-Verbesserungen

Der „schwarz-rote Renner“ aus Zschopau ist schnell zu einem do-

minierenden Fahrzeug im Straßenverkehr geworden. Diese Farbkombination fand sogar so viele Nachahmer, daß sie gewissermaßen zur Mode wurde. Zur Leipziger Herbstmesse 1971 stellte sich die ETS 250 Trophy-Sport auch mit gelbem Tank und Scheinwerfer vor. Die Kotflügel sind jetzt grundsätzlich silbergrau lackiert und den Tank sowie die Seitenverkleidungen schmuckelemente und der Schriftzug „Trophy-Sport“. Den „Punkt auf das i“ setzen die hinteren Federbeine mit freiliegenden, verchromten Schraubenfedern.

Wissenswertes  
vom  
MZ-Programm





11

12

13



8, 9  
MZ ES 250/2 Trophy

10-12  
MZ ETS 125/150 Trophy-Sport

13  
MZ 125-150/1 Trophy





# DDR

EXPORT

sprach  
mit Herrn  
Wilf Green,  
Sheffield,  
Generalimporteur  
für  
MZ-Maschinen  
im Vereinigten  
Königreich  
von  
Großbritannien

Das Gespräch mit Herrn Wilf Green wurde nach Beendigung seines Besuches in der DDR im September 1971 geführt. Herr Green, der erstmalig die DDR besuchte und bei dieser Gelegenheit die Leipziger Herbstmesse und auch den VEB Motorradwerk Zschopau kennenlernte, vermittelte uns zunächst seine ersten allgemeinen Eindrücke:

„Mir fiel eine allgemeine Atmosphäre der Tüchtigkeit auf, ohne daß man sich dabei groß tat oder viele Worte verschwendete. Ich erkannte überall eine recht praktische Einstellung zu den täglichen Problemen. Erstaunt war ich über die Größe und moderne Bauart der Warenhäuser und Gebäude in den Städten und über den allgemeinen Wohlstand. In den von Bürgern aller Art besuchten Hotels gab es eine hilfsbereite und zuvorkommende Bedienung. Manche Gebäude könnten vielleicht noch etwas farbenfreudiger gestaltet sein, wobei ich einsehe, daß bei Ihnen ein rauheres Klima als in Großbritannien herrscht. Im übrigen war ich schon vor meinem Besuch in der DDR davon überzeugt, daß ein Staat, der in allen Zweigen des Sports dauernd Sieger stellt und Erzeugnisse produziert, mit denen ich so gute Erfahrungen sammeln konnte, auch allgemein auf einem hohen Niveau stehen muß.“

Herr Green wurde dann nach seiner Meinung über die MZ-Motorräder befragt. Er schilderte uns dabei zunächst seinen Weg als Motorradhändler, wobei er darauf verwies, daß er seit über 30 Jahren im Motorradhandel tätig ist. Im Jahre 1969 kündigte er seine sämtlichen langjährigen Verträge mit anderen namhaften Motorradherstellern, um künftig ausschließlich mit MZ zusammenzuarbeiten. Er sagte dann:

„Da wir aktive Teilnehmer an Motorsport-Wettbewerben sind, konnten wir die Vortrefflichkeit Ihrer Erzeugnisse und nahmen deshalb Kontakte wegen der Belieferung mit MZ-Maschinen auf. Wir hofften dabei auf ein Geschäft von 100 bis 150 Maschinen jährlich; aber als die Kunden die ausgezeichnete

Qualität und den Wert Ihrer Erzeugnisse erkannten, wuchs die Nachfrage. Nachdem wir auch einige Werbung betrieben und in den Zeitungen inserierten, mußten wir schon bald ein Netz von 50 MZ-Händlern in England aufbauen. Wir haben noch niemals so viel Freude mit dem Verkauf eines solch störungsfreien und zufriedenstellenden Motorrades gehabt. Wie unsere Entwicklung zeigt, sind sowohl unsere Händler wie auch die Käufer äußerst erfreut über die hervorragende Zuverlässigkeit der MZ-Maschinen.“

Abschließend wurde Mr. Green noch nach seinen Eindrücken während seines Besuches im VEB MZ Zschopau befragt. Ein Auszug aus der umfassenden und insgesamt sehr positiven Meinungsäußerung von Herrn Green:

„Bevor ich in die DDR reiste, war ich vor allem daran interessiert, zu erfahren, wie MZ so konsequent hohe Qualität bewahren kann. Seit ich Ihre Fabrik sah, weiß ich Bescheid. Ich bin im Maschinenbau ausgebildet und deshalb in der Lage, den hohen Stand Ihrer Werkzeugmaschinen einzuschätzen.“

Herr Green meinte weiterhin, er habe mancherlei Dinge in der MZ-Fertigung gesehen, die ihm in dieser Qualität nie zuvor bei anderen Herstellern begegnet seien. Die bei MZ angewandten Methoden, die Ordnung und Sauberkeit in der Produktion überzeugten ihn sehr, und er sagte:

„Der Abschlußprüftest für jede Maschine beeindruckte mich außerordentlich, und es ist nun viel leichter zu verstehen, warum so wenig Probleme bei den MZ-Maschinen auftreten. Der Enthusiasmus und das Interesse für Motorräder war während der Gespräche, die ich geführt habe, ganz offensichtlich, und mir gefällt Ihr Weg, vom aktiven Wettbewerbsgeschehen zurückgetretene Sechstagesfahrt-Teilnehmer in verantwortlichen Positionen in Ihrem Werk einzusetzen. Ich bin sehr stolz, die Vertretung in Großbritannien für MZ zu haben.“





1

1  
 Herr Wilf Green, Generalvertreter für DDR-Zweiradfahrzeuge in Großbritannien, Herr Otto Reichardt, Mitarbeiter im Technisch-Kommerziellen Büro Transportmaschinen in London und Herr Horst Liebe, Direktor des VEB Motorradwerk Zschopau, nach der Unterzeichnung des Generalvertretervertrages (von links nach rechts)

2  
 Die finish-verbesserten MZ-Motorräder standen im Mittelpunkt einer Händlerkonferenz, die im vergangenen Jahr in Großbritannien gemeinsam von der Firma Green, Transportmaschinen Export-Import, und dem VEB Motorradwerk Zschopau durchgeführt wurde

3  
 Herr Wilf Green (dritter von rechts) beim Besuch des MZ-Messestandes anlässlich der Leipziger Herbstmesse 1971



2



3





1-3  
Simson Kleinroller „Schwalbe“,  
Typ KR 51/1

# SIMSON

Kleinroller  
Schwalbe  
Typ

**KR 51/1**



Immer wieder hat es Versuche gegeben, Motorroller zu halben oder ganzen Motorrädern aufzuwerten. Das ist nie ganz geglückt. Im Gegenteil, die allenthalben aufwärts gerichtete Zweiradentwicklung hat den größeren Motorrollern den Garaus bereitet. Einzig geblieben sind die Kleinsten dieser Klasse mit 50-cm<sup>3</sup>-Motoren, und ihre Beliebtheit steigt noch immer. Vielleicht weil sie vieles der größeren auch, manches sogar besser können. Sicher aber wohl vor allem des-

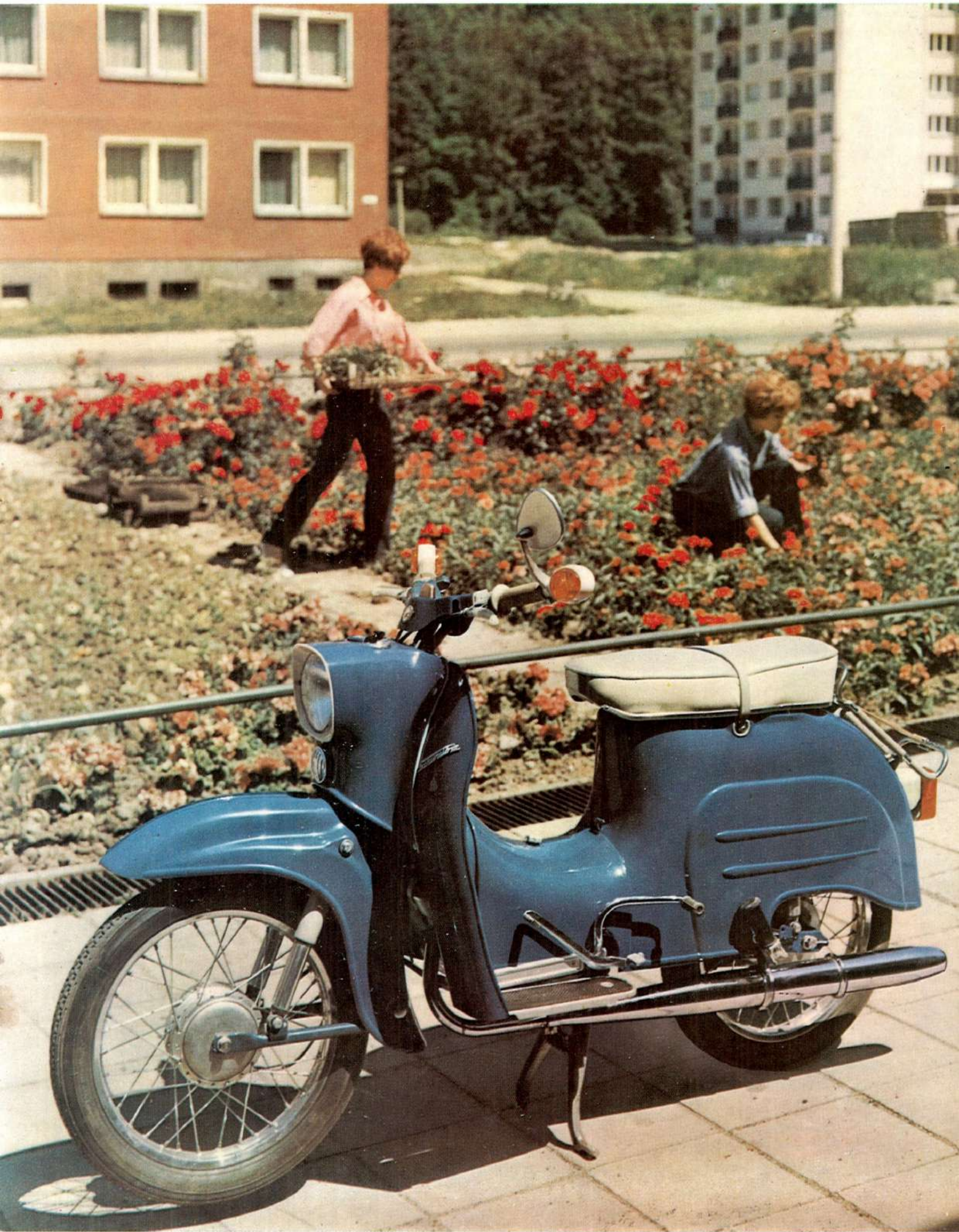
halb, weil sie das Wesentlichste bieten, was man von Rollern verlangt: Stadtfahrqualitäten, Spritzschutz, Wendigkeit sowie einfach und möglichst „feminine Bedienung-Freundlichkeit“.

#### Kleinkrafttrad mit Rollerkomfort

Woran die meisten Motorroller kranken, das war ihr Fahrwerk. Ungenügende Federung, labile Radführung und die kleinen Räder beeinflussten das Fahrverhalten in kritischen Situationen oft negativ.

Das alles gibt es bei der Schwalbe nicht. Sie hat ein Vollschwingenfahrwerk mit korrekter Radführung und langhubige Federbeine. Die Erfahrungen des Kleinkrafttrad- und Motorradbaus haben längst erwiesen, daß der hier eingeschlagene Weg mit langem Federweg der einzig richtige ist. Der Federweg bestimmt nicht nur den Fahrkomfort, sondern vor allem auch den Bodenkontakt der Räder. Auch bei den Laufrädern entschieden sich die Konstrukteure für die







formgestalterisch sicher nicht einfach zu beherrschende, fahrdynamisch aber bessere Lösung mit großen Rädern. Der KR 51/1 ist deswegen fast mehr ein vollverkleidetes Kleinkraftrad mit all seinen Vorzügen. Die Bremsen sind besser, die Fahrstabilität ist günstiger und die im Durchmesser größeren Räder „fallen“ nicht in jede Fahrbahnvertiefung, sondern gleichen manches Loch schon auf dem Radumfang weitgehend aus. Trotz allem bietet die Schwalbe mit ihrer Verkleidung lückenlosen Spritzschutz und ist prädestiniert als Allwetterfahrzeug. Der stabile und verwindungssteife Doppelrohrrahmen, unter dem das Triebwerk in Gummi aufgehängt ist, wurde so gestaltet, daß er den rollergemäßen freien Durchstieg gestattet.

Angetrieben wird der KR 51/1 vom gleichen gebläsegekühlten Einzylinder-Zweitaktmotor mit 50 cm<sup>3</sup> Hubraum wie die Simson-Mokicks. Auf Grund der voluminöseren Ansauganlage beträgt seine Leistung hier sogar 3,9 SAE-PS, was dem Anzugsvermögen, der Steigfähigkeit und dem Zweipersonenbetrieb zugute kommt. Ein Renner ist die Schwalbe natürlich nicht, das will sie auch gar nicht sein, aber flink ist sie.

#### **Automatische Kupplung am KR 51/1 S**

Die „Schwalbe“, die keinen Kupplungshebel am Lenker hat, gehört nicht mehr zu den Seltenheiten. Die im Triebwerk eingebaute Fliehkraftkupplung automatisiert sowohl das Anfahren als auch das Schaltungskuppeln. Ist der erste Gang eingelegt, braucht man nur Gas zu geben und los geht's. (im 2. Gang übrigens auch, z. B. zum Anfahren auf rutschiger Fahrbahn). Beim Schalten braucht man nur Gas wegzunehmen, die Schaltwippe in die gewünschte Richtung zu treten und wieder Gas zu geben.

Außer der automatischen Kupplung gehören zur Sonderausstattung: 25-W-Scheinwerfer, hydraulische Stoßdämpfer, verlängerte Sitzbank und olivbeige Lackierung.



# MZ

# SIMSON

**Von 50 cm<sup>3</sup>  
bis  
250 cm<sup>3</sup>**

**Motorräder  
MZ  
und  
Simson  
für jeden  
Zweck**



Typ	Motor Hubraum	Leistung bei U/min	Fahrwerk/Federung	Höchst- geschwindig- keit (etwa)
Simson-Mokick Star SR 4-2/1	Einzyl.-Zweitakt 49,6 cm <sup>3</sup>	3,7 SAE-PS bei 5750	Rohrprägerahmen, vorn Langschwinge, hinten Schwinge	60 km/h
Simson-Kleinroller Schwalbe KR 51/1 Schwalbe KR 51/1S	Einzyl.-Zweitakt 49,6 cm <sup>3</sup>	3,9 SAE-PS bei 5750	Doppelrohrrahmen, vorn Langschwinge, hinten Schwinge	60 km/h
Simson-Mokick SR 4-4	Einzyl.-Zweitakt 49,6 cm <sup>3</sup>	3,7 SAE-PS bei 5750	Rohrprägerahmen, vorn Langschwinge, hinten Schwinge	60 km/h
MZ-Motorrad MZ ES 125/1 Trophy	Einzyl.-Zweitakt 123 cm <sup>3</sup>	11 SAE-PS bei 6000–6300	gefalzter Blechprägerahmen, vorn Langschwinge, hinten Schwinge	100 km/h
MZ-Motorrad MZ ETS 125/ Trophy-Sport	Einzyl.-Zweitakt 123 cm <sup>3</sup>	11 SAE-PS bei 6000–6300	Blechprägerahmen, vorn Teleskopgabel, hinten Langschwinge	100 km/h
MZ-Motorrad MZ ES 150/1	Einzyl.-Zweitakt 143 cm <sup>3</sup>	12,5 SAE-PS bei 6000–6300	gefalzter Blechprägerahmen, vorn Langschwinge, hinten Schwinge	105 km/h
MZ-Motorrad MZ ETS 150 Trophy-Sport	Einzyl.-Zweitakt 143 cm <sup>3</sup>	12,5 SAE-PS bei 6000–6300	Blechprägerahmen, vorn Teleskopgabel, hinten Langschwinge	105 km/h
MZ-Motorrad MZ ES 175/2 Trophy	Einzyl.-Zweitakt 172 cm <sup>3</sup>	16 SAE-PS bei 5000–5400	Einrohrrahmen, vorn Langschwinge, hinten Schwinge	110 km/h
MZ-Motorrad MZ ES 250/2 Trophy	Einzyl.-Zweitakt 243 cm <sup>3</sup>	21 SAE-PS bei 5200–5500	Einrohrrahmen, vorn Langschwinge hinten Schwinge	120 km/h
MZ-Motorrad MZ ETS 250 Trophy-Sport	Einzyl.-Zweitakt 243 cm <sup>3</sup>	21 SAE-PS bei 5200–5500	Einrohrrahmen, vorn Teleskopgabel, hinten Schwinge	130 km/h

### **MZ-Seitenwagen** (im Gespannbetrieb mit MZ ES 250/2 Trophy zu fahren)

Typ	Zweck	Tragfähigkeit	Länge/Breite/Höhe (in mm)
MZ-Superelastik- seitenwagen	Personenbeförderung	115 kp	1997/950/840
MZ-Lastenseitenwagen	Kleintransport	125 kp	1450/680/430 (Kasten)

### **MZ-Geländesportmotorrad** (Kleinserienfertigung für den Verkauf)

Typ	Motor Hubraum	Leistung	Fahrwerk/Federung	Leermasse
MZ-Gelände- sportmotorrad MZ ETS 250/1 G-5	Einzyl.-Zweitakt 243 cm <sup>3</sup>	27,5 SAE-PS bei 5500–6000	Zentralrohrrahmen, vorn Teleskopgabel, hinten Langschwinge	138 kg





Und zur Internationalen Herbstmesse in Leipzig vom 3.-10. September 72 sind Zweiradfahrzeuge aus der DDR wiederum in Halle 11

auf dem Messegelände ausgestellt.

Informieren auch Sie sich durch einen Besuch.



**MZ**  
**SIMSON**

stellten  
sich  
vor...

... und die Leistungsfähigkeit der DDR-Zweiradindustrie unter Beweis. Auch 1971 war der Außenhandelsbetrieb Transportmaschinen gemeinsam mit dem Industrieverband Fahrzeugbau der DDR auf vielen internationalen Messen und Ausstellungen vertreten. Zu den Ausstellungen, auf denen die Simson- und MZ-Fahrzeuge im Mittelpunkt der DDR-Beteiligung standen, zählten unter anderen die Internationale Messe Poznan in Polen, die Zagreber Messe sowie der Automobilsalon Beograd in Jugoslawien. Sowohl in Beograd als auch während der Ausstellung



in Daressalam (Tansania) fanden insbesondere die MZ-Motorräder, die den Besuchern auf einer Teststrecke vorgeführt wurden, große Beachtung.

Überall dort, wo sich die weltbekannten Simson- und MZ-Maschinen im Jahre 1971 in der Öffentlichkeit zeigten, ob auf der traditionellen Herbstmesse in Leipzig oder auf der Internationalen Messe in Bagdad, überall wurde von den Fachleuten ein eindeutiges Urteil gefällt: „Diese Fahrzeuge gehören zu den Besten in ihrer Klasse.“

Das ist ein schönes Ergebnis und gleichzeitig Anerkennung für die hohen Leistungen des Industrieverbandes Fahrzeugbau der DDR.



1  
Besonderes Interesse  
fanden die von MZ  
ausgestellten Modelle  
mit durchsichtigem Motorgehäuse  
und die Spezial-Sportmaschinen

2  
Blick auf die Ausstellung  
der MZ-Motorräder  
auf der Leipziger Herbstmesse 1971





# DAS MOTORRAD E 4973 D

## testet MZ ETS 250

... Die mehr als 6000 Landstraßen-km, die mit diesem Modell aus dem Motorradwerk Zschopau von uns gefahren worden sind – unter wirklich härtesten Bedingungen –, waren sehr befriedigend, aber die am Ende des Tests durchgeführten Meßfahrten auf der Nordschleife des Nürburgringes waren das Tüpfelchen auf dem i: spontan haben wir gesagt, daß die Leute, die für die Entwicklung dieser Maschine verantwortlich sind, den Eindruck hinterlassen haben, als sei diese MZ am Ring und für den Ring passend gemacht und ihre Väter am Ring geboren worden... Dem Versuchsleiter, Ing. Herbert Friedrich, einem Motorradnarren und -fahrer par Excellence, der für die Entwicklung verantwortlich ist, wollen wir zu diesem Motorrad gratulieren...

... Der Motor der Schwingen-MZ ES 250 wurde von 17,5 PS auf gute 19 DIN-PS gebracht. Im Reigen der sportlichen japanischen Konkurrenz, deren Motoren Leistungen bis zu 30 PS in dieser Klasse aufweisen, mutet das nicht viel an. Aber die 19 PS werden zwischen nur 5000 und 5500 U/min erreicht, das maximale Drehmoment von 2,7 mkg liegt bei 4500 bis 5000 U/min; bei 3000 U/min sind 2,0 mkg vorhanden. Verdichtung 9,3. Kolbengeschwindigkeit bei 5500 U/min = 11,9 m/sec. Bohrung 69 mm, Hub 65 mm, Hubraum 244 ccm, Hubraumleistung = 78 PS/Liter, Gewicht mit vollem Tank 151 kg = 7,95 kg/PS Leistungsgewicht. Letzteres sind etwa die Leistungsdaten der früheren NSU-Supermax 250 ccm, mit der man auf dem Ring Durchschnitt um 95 km/h herum fuhr. Unsere beste Fahrtschreiberzeit mit der MZ war 12:55 für die 22,3 km lange Meßstrecke der Nordschleife = 103,65 km/h Durchschnitt.

Die beste Zeit ohne Fahrtschreiber war 12:32 = 106,8 km/h. Erreichte Endgeschwindigkeiten in den Gefällen am Schwedenkreuz 141 km/h und in der Fuchsröhre 143 km/h, in der langen Steigung am Kesselchen bei Kilometer 12

bis 108 km/h (im vierten Gang) und auf der Geraden zwischen Kilometer 20 und 21 gut 130 km/h (mit langliegendem Fahrer in engem Lederzeug); die Arembergkurve durchfuhr man mit 80 bis 85 km/h, Bergwerkcurve mit 80 km/h, die Kurve an der Hohen Acht mit 82 km/h, die Eschbachkurve mit 110 km/h, die Kurve im Pflanzgarten bei Kilometer 17,2 mit 110 km/h. Im Abschnitt zwischen Kilometer 12 und Kilometer 13 nahm man bei über 100 km/h an dem Sprunghügel mit Linksbiegung nicht das Gas weg. Die Handlichkeit, Spursicherheit, das Durchzugsvermögen des Motors sind Garantien für eine Fahrleistung, die an die stärkeren Maschinen heranreicht.

Warum bei diesem Fahrwerk und der sportlichen Konzeption nicht mehr

PS? Weil man – grob gesagt – der Meinung ist, daß dieses Sportinstrument zum Spaß und nicht zum Schrauben da ist. Das Motorrad entstand in einer Umwelt, in der unbedingte Zuverlässigkeit und Zweckmäßigkeit den Vorrang hat. Zähigkeit und Kraft von unten heraus, Anspruchslosigkeit und Narrensicherheit haben bei den Motoren den unbedingten Vorrang vor rennsportähnlicher Spritzigkeit...

Wir sind der Meinung, daß man einen guten Kompromiß gefunden hat – man bekommt für sein Geld preiswert ein schönes und zähes Motorrad, das eine Angebotslücke ausfüllt, die für eine ganze Reihe von Motorradfahrern da war...

Wer hohen Drehzahlen nichts abgewinnt, wer ein sportliches und solides Motorrad möchte, dessen Unterhalt billig, dessen Anspruchslosigkeit im Pflegeaufwand sprichwörtlich und dessen Zuverlässigkeit und Fahrleistung erwähnenswert ist, der findet bei der MZ ETS 250 genau das Richtige. Es ist ein „Fahr“-Motorrad, kein „Schraub“-Motorrad – und wessen Zeit für so ein Hobby gering, der kommt mit der Maschine gut aus..."

# automoto

2,00f paraît tous les jeudis

## Wie man ein klassisches Motorrad gut baut – Die MZ ETS 250

Es handelt sich um ein Fabrikat, dessen Erfolge bei Rennwettbewerben und im Gelände nicht mehr zu zählen sind. Es ist eine bescheidene Maschine, gut gebaut, jedoch nicht ausgeklügelt, überspitzt. Eine bekannte Mechanik, gut in der Spitze, ohne Überraschung bei sanften, ruhigen Leistungen. Nun muß man die Anziehungskraft erklären, die dieses Motorrad in dem Zeitpunkt ausübt, wo sich jeder bei der

Herstellung und in den Leistungen überbietet, wo eine Maschine schon fast verkauft ist, weil sie 2 Stundenkilometer mehr „macht“ als ihre Konkurrenten. Direkte Folgen: die Preise. Diese Motorräder mit außergewöhnlich hohen Drehzahlen, mit hoher Leistung und hohen Geschwindigkeiten, sind sehr teuer.

Wenn es eine Kundschaft gibt, die bereit ist, alles ihrer Leidenschaft zu



opfern, existiert dabei trotzdem ein anderer Kundenkreis, der ebenso motorisierte Zweiräder liebt, der eine robuste Maschine ohne oder mit sehr wenig Wartung wünscht, mit ansprechenden Leistungen und weniger teuer beim Kauf.

Wenn man also einen sehr vernünftigen Preis zahlt, kann man glücklicher Besitzer einer MZ 250 werden und eine sehr feine Maschine haben, bei der nichts fehlt, um viele Kilometer zu fahren.

Die Form und Art, die sich bei Zweirädern sehr schnell entwickelt, zeigt sich gegenwärtig bei hellen und lebhaften Farben, alle haben einen kleinen Kraftstoffbehälter mit offenen Ketten, mit Doppelnockenbremsnaben und, obwohl die MZ schwarz und rot ist, hat sie einen Kraftstoffbehälter mit einem Fassungsvermögen von 22 Litern, einen sehr gut verwirklichten, wasserdichten Kettenkasten, kleine Bremsen mit einfachen Nocken. Dieser Motor hat also von Anfang an einen „Mode“-Nachteil, und dennoch hat es den Vorzug, originell zu sein ...

... Die MZ ETS, die uns der Importeur anvertraut hat, war ganz neu, und es oblag uns, sie zu fahren.

An einem kalten Nachmittag nahm ich die Maschine in Besitz. Vollgetankt und nach Überprüfung des Reifendrucks brach ich nach der Normandie auf ...

... Nachdem ich die Brücke von Saint-Cloud passiert hatte, befand ich mich auf der Autobahn vom Westen, ich schalte den zweiten, dritten, vierten Gang, der Motor zeigt eine beachtenswerte Leistung, die es mir erlaubt, ohne Forcierung 90–100 je nach der Beschaffenheit der Fahrbahn zu fahren. Die Autobahn ist vor allem bei dieser Geschwindigkeit nicht begeisternd, und ich verlasse sie in Bonnières, es leben die nationalen Straßen.

Der Motor zeigt keine Neigung zum Festfahren, und ich gebe etwas mehr Gas. Ganz sicher 100–110, es ist sehr kalt ... Nach einer Fahrt von 200 km hat die MZ trotz einer verhältnismäßig straffen Fahrweise für die wenigen Kilometer des Tachos keine Anwendung zur Blockierung gezeigt. Im Gegensatz hierzu bemerkte der Fahrer eine sehr klare Neigung für Nichtüberhitzung, und der erste Straßenkontakt war damit beendet ...

... Die Rückfahrt erfolgt bei schnellerem Rhythmus zwischen 110 und 120 Kilometer Geschwindigkeit. Bei dieser Drehzahl beträgt der Verbrauch mehr als 5,5 Liter bei ungefähr 100 Kilometer.

... Nach einer Überlegung nahmen wir nicht die Autorennbahn von Montlhéry. Warum sollte man einen Versuch auf

einem Rennring unternehmen mit einer Maschine, die dafür ganz und gar nicht bestimmt ist.

Wir haben auch die Strecke mit einem Wagen mit geeichtem Tacho gefahren und diese dann später mit der MZ ETS 250 zurückgelegt ... Im Fall unserer Versuchsmaschine (die damals 1100 km gefahren war) hatten wir in halb wirksamer Fahrstellung eine Geschwindigkeit von 132 Stundenkilometer erzielt, was vom Gesichtspunkt der Maschine und dem geringen Einfahren ein gutes Ergebnis ist. Wir haben unsere üblichen Beschleunigungsversuche aus denselben Gründen nicht durchgeführt, wir haben jedoch immer festgestellt, daß wir stets von einem Rotlicht zum anderen vor der Wagenflut allein waren.

Die Bremsung, wir haben es schon mitgeteilt, ist von guter Qualität und die Wirksamkeit für den vorgesehenen Gebrauch vollkommen.

Ausländische  
Fachzeitschriften  
über



Von 30 km pro Stunde bis zum völligen Stillstand: 4,9 m

Von 60 km pro Stunde bis zum völligen Stillstand: 20 m

Von 90 km pro Stunde bis zum völligen Stillstand: 45 m ...



## MZ 150

Ein völlig zuverlässiges, gut konstruiertes Leichtmotorrad, das in seiner Bauart und Herstellung auf mehr praktischen Gebrauchswert ausgerichtet ist, als es bei den meisten Motorradwerken der Fall ist.

Die ostdeutschen (gemeint sind die DDR-Hersteller von Zweitaktmaschinen) (Red. DDR EXPORT) haben bis jetzt den bedeutendsten internationalen Motorradwettbewerb (die Internationale Sechstagesfahrt) fast in ununterbrochener Reihenfolge seit 1963 gewonnen. Warum dies so ist, kann man genau genommen nicht auf einen einzelnen Umstand oder hervorragenden Beitrag ihrer Maschinen für ihren Erfolg zurückführen.

Sie haben gute Fahrer, aber dies ist auch bei vielen anderen Mannschaften der Fall. Sie besitzen Zuverlässigkeit, aber auch andere haben sie. Sie haben eine tüchtige Organisation, aber auch andere verfügen über eine solche. Ich bezweifle, ob irgend jemand ihre Maßnahmen haargenau treffen kann, aber ebenso zweifle ich, daß irgend jemand so unvernünftig wäre, ein anderes Team

(mit Bargeld) zu unterstützen. Was auch immer damit verbunden sein mag, die Maschinen selbst haben jene Qualitäten, die zum Sieg erforderlich sind ...

... Wie es jedoch auch immer sein mag, es spiegelt sich genau in ihren Straßenmaschinen wider. Ich wollte es selbst nicht für möglich halten, aber bei meinem Rad war ich fest überzeugt, daß es der Fall war.

... Eine vollständige Einschätzung kann man bei MZ erst nach vielen, vielen Meilen des Besitzens geben. Ich bezweifle, daß mir die volle Wertschätzung der MZ bewußt geworden ist, denn ich habe sie nur gefahren, ohne die Notwendigkeit, Kosten, Unterhaltungszeit, Zuverlässigkeit und alle zahllosen Einzelheiten in Erwägung zu ziehen, die ein langjähriger, seriöser Eigentümer als Qualitätsregister verwendet. Und insofern dies möglich war bei einem Fahrtst von 3 Wochen, so erfuhr ich zu meiner Zufriedenheit, daß die MZ für den Eigentümer ein Motorrad von hervorragender und außergewöhnlicher Qualität ist ..."





## Zweiräder aus der Deutschen Demokratischen Republik

Der Volkseigene Außenhandelsbetrieb der DDR Transportmaschinen Export-Import ist durch die Vertreterfirma GAC Bagdad mit Zweiradfahrzeugen auf dem irakischen Motorradmarkt vertreten.

Die bisher erzielten Verkaufserfolge haben ihre Ursachen sowohl im Angebot, als auch in der engen Zusammenarbeit zwischen den, durch das Technisch-Kommerzielle Büro (TKB) Transportmaschinen in Bagdad vertretenen Produzenten und den Kunden.

Angeboten werden Zweiräder von 50 bis 250 cm<sup>3</sup>. Alle Fahrzeuge sind in ihrer technischen Konzeption auf die klimatischen Verhältnisse abgestimmt. Um möglichst viele Kunden mit der Wartung und Pflege vertraut machen zu können, sind die Betriebsanleitungen wie auch andere technische Druckschriften in arabischer Sprache abgefaßt.

Die Motorradwerkstätten der GAC und der Untervertreter werden regelmäßig von irakischen und DDR-Spezialisten besucht. Im Ausstellungsraum des Volkseigenen Außenhandelsbetriebes Transportmaschinen in Bagdad können sich Interessenten über sämtliche gegenwärtig in der Republik Irak angebotenen Zweiräder informieren und werden in jeder Hinsicht umfassend beraten.

So gelang es in knapp zwei Jahren, DDR-Zweiräder in der Republik Irak sehr gut einzuführen und zu einem allseitig beliebten Fahrzeug zu machen.



### Ob Privat- oder Dienstfahrzeuge: MZ und Simson dominieren

Motorräder aus der DDR sind heute im Straßenbild der Republik Irak nicht mehr zu übersehen. Neben der Vielzahl von Simson- und MZ-Fahrzeugen, die von privaten Benutzern gefahren werden, fallen besonders die weißen MZ-Motorräder der Verkehrspolizei und die schnellen khakifarbenen MZ-Maschinen der Armee auf. Auch viele staatliche Institutionen bedienen sich der zu-

verlässigen Motorräder aus der DDR.

Wenn man nach dem Grund fragt, weshalb gerade Zweiräder aus der DDR so gefragt sind, bekommt man stets die gleiche Antwort:

„Ihre Fahrzeuge sind praktisch, die technische Auslegung garantiert eine lange Lebensdauer der Motoren und Fahrgestelle. Ihre Konstrukteure haben Wert auf Wartungsfreiheit gelegt und der Generalvertreter GAC unterhält ein ausgezeichnetes Ersatzteillager.“





2

Besonders gelobt werden die „Extras“, die DDR-Motorräder bieten: Starke, verstellbare Federbeine, voll gekapselte Kette im klapperfreien Gummikettenschutz, ansprechende Farbgebung und immer wieder die großflächigen Luftfilter, die dazu beitragen, daß Laufzeiten über 50 000 km keine Seltenheit sind.

Die im TKB eingesetzten irakischen und DDR-Spezialisten sind ständig bemüht, die Kontakte zu den Kunden weiter zu verbessern und den

Fahrern der DDR-Motorräder in Kurzlehrgängen ein umfassendes Wissen im Hinblick auf Pflege und Wartung zu vermitteln. Das große Interesse an diesen Kurzlehrgängen kann als Beweis dafür gelten, daß dieser Weg richtig ist und weitgehend den Wünschen der Kunden gerecht wird.

1  
Eine MZ-Maschine  
auf dem internationalen  
Campingplatz  
in der Nähe von Bagdad

2  
Überall in der Republik Irak  
besteht starkes Interesse  
für MZ-Maschinen,  
wo immer sie angetroffen  
werden





1



2



3

## MZ und Simson in der Motorsport- saison 1971

Für MZ und Simson brachte die Motorsportsaison 1971 erneut zahlreiche bedeutende Erfolge, mit denen wiederum überzeugend die hervorragende Position der DDR-Motorradindustrie im internationalen Sportgeschehen bewiesen werden konnte.

Im Straßenrennsport beteiligte sich MZ-Motorradwerk Zschopau an den Weltmeisterschaftsläufen der Klassen bis 250 cm<sup>3</sup> und bis 350 cm<sup>3</sup>, wobei der Viertelliterklasse die größere Bedeutung beigemessen wurde. Im Geländesport, an dem sich seit vielen Jahren auch Simson beteiligt, konzentrierte sich die Aufmerksamkeit auf die Europameisterschaft und auf die jetzt als Mannschaftsweltmeisterschaft gewertete Internationale Sechstagesfahrt.

### 3 Grand-Prix-Siege für MZ

Mit zwei Werkfahrern, dem hochtalentierten Günter Bartusch (DDR) und dem routinierten Silvio Grassetti (Italien) startete MZ zu den Weltmeisterschaftsläufen im Straßenrennsport und mußte mit diesem kleinen Aufgebot den Kampf gegen eine außerordentlich starke Konkurrenz aufnehmen. Gleich der erste Weltmeisterschaftslauf 1971, der „Große Preis von Österreich“ am 9. Mai in Salzburg, wurde zu einem überraschenden Triumph für MZ. In der

Klasse bis 250 cm<sup>3</sup> siegte Grassetti vor Bartusch. Mit diesem Doppelerfolg rückte MZ in den Blickpunkt des Interesses aller Experten.

Es gelang zwar nicht, bei den folgenden Rennen unmittelbar an diese Erfolge anzuknüpfen. Aber als Silvio Grassetti beim 5. Weltmeisterschaftslauf 1971 am 4. Juli in Francorchamps/Belgien erneut die Weltelite der 250-cm<sup>3</sup>-Klasse schlug und den zweiten Grand-Prix-Sieg für MZ in diesem Jahr errang, schien MZ noch echte Titelchancen anzumelden.

Der tragische tödliche Unglücksfall des MZ-Werkfahrers Günter Bartusch wirkte sich natürlich auch auf die Tätigkeit der MZ-Sportabteilung aus. Doch bereits am 14. August, beim Ulster-Grand-Prix in Nordirland, gelang nochmals ein MZ-Sieg bei einem Weltmeisterschaftslauf. Der hier für MZ startende Engländer Peter Williams gewann mit 46 Sekunden Vorsprung überlegen das Rennen der 350-cm<sup>3</sup>-Klasse.

Mit ausgezeichneten Ergebnissen verabschiedeten sich dann MZ und der Italiener Grassetti von den Weltmeisterschaftsläufen 1971 beim „Großen Preis der Nationen“ in Monza. Zwei überaus packende Rennen sahen Grassetti in der 350er Klasse mit einer halben Se-





**simson**

4



5  
6



1  
Das MZ-Team für die Six Days 1971 (von links nach rechts): Frank Schubert, Klaus Teuchert, Fred Willamowski, Mannschaftsleiter Walter Winkler, Dieter Salevsky, Joachim Kempfer, Manfred Jäger, Günter Schulze, Klaus Halser, Kurt Seidel, Werner Salevski. Keiner fiel aus

2  
Dieter Salevski, der Europameister 1971 auf Simson in der Klasse bis 100 cm<sup>3</sup>, fuhr bei den Internationalen Six Days die 350-cm<sup>3</sup>-MZ-Geländemaschine

3  
Klaus Halser, Mitglied der DDR-Trophy-Mannschaft, auf MZ ETS 250

4  
Fred Willamowski springt mit der 400er MZ durch die Motocrossprüfung anlässlich der Six Days 1971

5  
Silvio Grassetti auf MZ RE 250 auf dem Sachsenring 1971 (vorn)

6  
Lothar Schünemann auf Simson GS 75

kunde Rückstand hinter Saarinen als Zweiten im Ziel, und in der 250er Klasse wurde Grassetti Dritter, wobei zwischen den vier Erstplacierten Marsovszky, Dodds, Grassetti, Gould nur eine Zeitdifferenz von 41/100 Sekunden lag!

Die 3 Siege und mehrere vordere Placierungen der MZ-Fahrer stellten bei den Weltmeisterschaftsläufen 1971 das hohe Niveau der MZ-Renntechnik überzeugend unter Beweis.

**2mal Europameister,  
4mal Vizeeuropameister und  
2mal 3. Plätze für MZ und Simson!**

Die Motorradgeländefahrer der DDR mit ihren MZ- und Simson-Maschinen zählten auch für die Europameisterschaft 1971 wiederum zum Favoritenkreis. Sie rechtfertigten weitestgehend diese Erwartungen, wenn auch die nun das große Erbe der älteren DDR-Fahrgeneration antretenden jungen Fahrer noch nicht ganz das souveräne Können der DDR-Geländesportasse des vergangenen Jahrzehnts besitzen. So müssen die noch aktiv gebliebenen Altmeister sich voll einsetzen, um eine gute Gesamtbilanz für den DDR-Geländesport zu erreichen. Mit den bei den fünf Europameisterschaftsläufen erzielten Ergebnissen konnten die MZ- und Simson-Fahrer erneut ihre Zugehörigkeit zur europäischen Spitzenklasse belegen. Der Vergleich zur Weltelite stand jedoch erst bei der Internationalen Sechstagesfahrt vom 20. bis 25. September 1971 in Großbritannien auf dem Programm.

**DDR-Trophymannschaft auf MZ  
strafpunktfrei**

**Dritter bei der Internationalen  
Sechstagesfahrt**

**15 DDR-Fahrer errangen  
ohne Maschinenausfall 12 Gold-,  
2 Silber- und 1 Bronzemedaille**

Die DDR-Equipe für die Internationale Sechstagesfahrt 1971 auf der Isle of Man, der als Aktive 10 MZ-Fahrer und 5 Simson-Fahrer angehörten, wurde wenige Tage vor ihrer Abreise nach England von einem schweren Verlust betroffen. Peter Uhlig, einer der besten Geländefahrer der DDR, verunglückte tödlich bei einem Verkehrsunfall.

Das erforderte kurzfristige Veränderungen in den Mannschaften. Klaus Teuchert nahm Peter Uhligs Platz in der Trophymannschaft ein. Für Teuchert stieg Dieter Salevsky – jener Mann also, der kurz zuvor Europameister auf der Simson GS 100 wurde und der eigentlich bei den Six Days als Einzelfahrer auf Simson taktische Aufgaben erfüllen sollte – auf die ihm ungewohnte 350er MZ um und wurde Mit-



glied der auf MZ fahrenden Vasenmannschaft B.

Die englische Ferieninsel in der Irischen See war schon einmal im Jahre 1965 Schauplatz einer Sechstagesfahrt. Damals errangen die MZ-Fahrer aus der DDR bei der zweifellos härtesten Sechstagesfahrt in der seit 1913 notierten Geschichte dieses Wettbewerbes als einzige Mannschaften ohne Fahrerausfall die Welttrophäe und die Internationale Silbervase. Die Six Days 1971 auf der Isle of Man ließen in keinerlei Hinsicht einen Vergleich mit jener Schlamm- und Nebelschlacht vor 6 Jahren zu. Bei schönem Nachsommerwetter und meist recht reichlich bemessenen Fahrzeiten gab es keine Entscheidungen im Gelände zwischen den Spitzenteams. Nur die Sonderprüfungen – es wurden vom 1. bis 5. Tag jeweils eine Beschleunigungsprüfung mit Geräuschmessung und eine Motocrossprüfung und am letzten Tag eine abschließende Geschwindigkeitsprüfung in der typischen Form eines Straßenrennens gefahren – führten zur Klärung, wer Sieger im Wettbewerb der besten Geländefahrer war. Im Wettkampf der Trophymannschaften blieben bis zuletzt die Mannschaften der ČSSR, der BRD und der DDR strafpunktfrei, so daß zwischen diesen 3 Teams nur die Wertungspunktdifferenzen aus den genannten Sonderprüfungen den Ausschlag bei der Siegerermittlung brachten.

Gewinner der Trophy und damit erster Mannschaftsweltmeister wurde verdient die ČSSR vor der BRD. Das DDR-Team auf MZ errang den dritten Platz und damit die Bronzemedaille.

Fred Willamowski, der zweifache Europameister 1970 und 1971, wurde auf der 400er MZ bester Einzelfahrer des gesamten Feldes. Im Silbervasenwettbewerb siegten ebenfalls zwei ČSSR-Mannschaften; die beiden DDR-Teams auf Simson und MZ lagen im Vordergrund. Von den 15 gestarteten DDR-Fahrern fiel keiner aus, womit allein schon die einwandfreie Technik aller eingesetzten MZ- und Simson-Maschinen bewiesen ist.

Bei einer Sechstagesfahrt, die gewiß zu den leichtesten zählte, erfüllte insgesamt das MZ- und Simson-Aufgebot aus der DDR die Erwartungen der Experten. Die perfekte Technik der Erzeugnisse der volkseigenen Zweiradindustrie bestanden diese Six-Days-Prüfung problemlos. Ein noch besseres Ergebnis wäre theoretisch möglich gewesen, aber insgesamt entsprachen die erzielten Placierungen den gegebenen Bedingungen.

H. D. Baumann

**MZ**  
**SIMSON**



7  
In memoriam  
Günter Bartusch auf MZ



8  
In memoriam  
Peter Uhlig auf MZ

**Nach 5 Europameisterschaftsläufen (BRD, DDR, ČSSR, Italien, Spanien) konnten die DDR-Fahrer auf MZ und Simson folgende Spitzenplätze in der Europameisterschaft erreichen:**

Europameister	Klasse ü. 350 cm <sup>3</sup>	Fred Willamowski, DDR/MZ
Europameister	Klasse bis 100 cm <sup>3</sup>	Dieter Salevsky, DDR/Simson
Vizeeuropameister	Klasse bis 350 cm <sup>3</sup>	Peter Uhlig, DDR/MZ
Vizeeuropameister	Klasse bis 250 cm <sup>3</sup>	Frank Schubert, DDR/MZ
Vizeeuropameister	Klasse bis 75 cm <sup>3</sup>	Ewald Schneidewind, DDR/Simson
Vizeeuropameister	Klasse bis 50 cm <sup>3</sup>	Rudolf Jenak, DDR/Simson
3. Platz EM	Klasse bis 250 cm <sup>3</sup>	Werner Salevsky, DDR/MZ
3. Platz EM	Klasse bis 75 cm <sup>3</sup>	Lothar Schünemann, DDR/Simson

**Ergebnisse aller DDR-Fahrer bei der 46. Internationalen Sechstagesfahrt 1971 in England**

Ewald Schneidewind	Simson 75	Goldmedaille Vasenmannschaft A
Gerhard Haatz	Simson 75	Goldmedaille Vasenmannschaft A
Lothar Schünemann	Simson 75	Silbermedaille Vasenmannschaft A
Rudolf Jenak	Simson 75	Bronzemedaille Vasenmannschaft A
Rolf Uhlig	Simson 100	Goldmedaille Einzelfahrer
Fred Willamowski	MZ 400	Goldmedaille Trophymannschaft
Joachim Kempter	MZ 400	Goldmedaille Trophymannschaft
Klaus Teuchert	MZ 350	Goldmedaille Trophymannschaft
Werner Salevsky	MZ 250	Goldmedaille Trophymannschaft
Frank Schubert	MZ 250	Goldmedaille Trophymannschaft
Klaus Halser	MZ 250	Goldmedaille Trophymannschaft
Manfred Jäger	MZ 350	Goldmedaille Vasenmannschaft B
Günter Schulze	MZ 350	Goldmedaille Vasenmannschaft B
Dieter Salevsky	MZ 350	Goldmedaille Vasenmannschaft B
Kurt Seidel	MZ 350	Silbermedaille Vasenmannschaft B



# Generalvertretungen und Importeure für Simson und MZ

## ALBANIEN

Außenhandelsunternehmen Makinoimport  
Tirana, Rue 4 Shkurti 6

## ALGERIEN

SO. NA. CO. ME.  
Avenue de L'Aln, EL-Harrach – Alger

## BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Neckermann KG  
6000 Frankfurt/Main  
Hanauer Landstraße 360–400

W.-R. Lienert  
21 Hamburg 90, Reseberg 77

A. Strauch G.m.b.H.  
6600 Saarbrücken 3  
Mainzer Straße 50–54

## BULGARIEN

Außenhandelsunternehmen Avtoimpex  
Sofia, Boul. Totleben 34

## DÄNEMARK/SCHWEDEN

C. Reinhardt A/S  
1610 Kopenhagen, Gl. Kongevej

## DEMOKRATISCHE REPUBLIK VIETNAM

Außenhandelsunternehmen Maschinoimport  
Hanoi, 8 Rue Trang Thi

## FRANKREICH

Auxiliaires du Commerce Extérieur  
92 Boulogne – Soi – Seine  
Rue de la Belle Feuille

## GRIECHENLAND

G.D. Saliaris AG  
103 Athen, Stornara Straße 36

## GROSSBRITANNIEN

Wilf Green  
Sheffield, 369/373 Abbeydale Road H 7

## GUINEA

Cyle de Guinée  
B.P. 1139, Conakry

## IRAK

General Automobil Company  
South Gate, Baghdad

## IRAN

S.S.B. Tabarrok  
Avenue Fevdowski, Teheran

## JEMEN

Hadj Hussein Al Wataary, Sana'a

## JUGOSLAWIEN

Hermes  
Ljubljana, Moša Pijade

## KUBA

Empresa Transimport  
La Habana, Calle Mouserrate 261

## LIBANON

Kalai Brothers  
Beirut, P.O. Box No. 5065

## MALI

S.O.M.I.E.X.  
Bamako, B.P. 182

## MAROKKO

Ets. Berda Frères S.A.  
44 Rue Reitzer, Casablanca

## NIEDERLANDE

Het Motorpaleis  
Rotterdam, Mariniersweg 2

## NORWEGEN

With & Wessel A/S  
Oslo, Radhusgatan 12

## POLEN

Außenhandelsunternehmen Pezetel  
Warschau, Przemyslowa 26

## PORTUGAL

Motauto Ltd.  
Lisboa, Rua de Estefania 81-A

## SOWJETUNION

Allunionsvereinigung Avtoexport  
Moskau G 200, ul. Wolchotka 14

## UNGARN

Außenhandelsunternehmen Pannonia  
Budapest, Bajza utca 26

## USA

Med/International  
4790 Palm Avenue la Mesa,  
San Diego/California

## Wichtige Anschriften

**Ministerium für Außenwirtschaft**  
DDR 108 Berlin, Unter den Linden 44–60  
Telefon: 22 70, Telegramme: Windrose  
Telex: 112 131 mai dd

**Kammer für Außenhandel**  
der Deutschen Demokratischen Republik  
DDR 108 Berlin, Unter den Linden 40  
Telefon: 22 54 41, Telegramme: Interkammer  
Code: Unicode, Mosse, ABC  
Telex: 112 340 inter dd

**Interwerbung GmbH**  
Gesellschaft für Werbung  
und Auslandsmessen der DDR  
DDR 104 Berlin, Tucholskystraße 40  
Telefon: 42 51 96, Telegramme: Interwerbung  
Telex: 112 106

**Leipziger Messeamt**  
DDR 701 Leipzig, Markt 11–15  
Telefon: 20 30  
Telegramme: Messeamt Leipzig  
Telex: 512 294 lma dd

**Zweigstelle Berlin:**  
DDR 108 Berlin, Friedrichstraße 167/168  
Telefon: 22 24 52  
Telegramme: Leipziger Messeamt Berlin  
Telex: 112 420 leimp dd

**Zweigstelle Frankfurt/Main:**  
Frankfurt/Main, Liebfrauenberg 37  
Telefon: 28 72 07 und 28 72 08  
Telex: 0411 394

**Transportmaschinen Export-Import**  
Volkseigener Außenhandelsbetrieb  
der Deutschen Demokratischen Republik  
DDR 108 Berlin,  
Johannes-Dieckmann-Straße 11–13  
Telefon: 22 40, Telegramme: Transmasch  
Telex: 112 093, 112 095, 112 689

## Die Handelsvertretungen der Deutschen Demokratischen Republik im Ausland

### ALBANIEN

Botschaft der DDR  
Handelspolitische Abteilung  
Rruga Themistokli Ghermenji 5  
Tirana  
Telefon: 27 18  
Kabel: DIPLOGERHANDEL

### ALGERIEN

Botschaft der DDR in der  
Demokratischen Volksrepublik  
Algerien  
Handelspolitische Abteilung  
8, Avenue Mohamed Rabia  
Kouba-Algier  
Telefon: 77 08 78  
Telex: 91 708  
Kabel: HAVDE Algier

### ARABISCHE REPUBLIK ÄGYPTEN

Botschaft der DDR  
Handelspolitische Abteilung  
10, Sharia el Aziz Osman  
Kairo/Zamalek  
Telefon: 80 18 04–80 18 05  
Kabel: HAVDECAIRO  
Konsulat der DDR in Alexandria  
Handelspolitische Abteilung  
66 Sharia El Horra  
Alexandria  
Telefon: 3 53 42/44

### BELGIEN

Vertretung des Amtes für Außen-  
wirtschaftsbeziehungen der DDR  
80 Bd St. Michel  
1040 Brüssel  
Telefon: 35 80 32  
Telex: 221 585  
Kabel: HANVERBEL Bruxelles

### BRASILIEN

Handelsvertretung der DDR  
Caixa Postal 4489  
Qua da Quitanda, 19–30 Andar  
Rio de Janeiro ZC-21  
Telefon: 31 28 55 und 31 10 81  
Telex: 731 779  
Kabel: REDEMAL RIO DE JANEIRO  
Zweigstelle São Paulo  
Avenida 9 de Julho 1076  
São Paulo  
Telefon: 33 72 19  
Telex: 458  
Kabel: REDEMAL SÃO PAULO

### BULGARIEN

Botschaft der DDR  
Handelspolitische Abteilung  
ul. Tschapaew 2  
Sofia 13  
Telefon: 72 25 13, 72 24 98  
Telex: 544  
Kabel: DIPLOGERHANDEL

### BURMA

Generalkonsulat der DDR  
Handelsvertretung  
P.O.B. 1305,  
31 Aung Min Gaung Avenue  
Rangun  
Telefon: 3 07 55/3 03 52  
Kabel: HAVDEBUR

### CEYLON

Botschaft der DDR  
Wirtschafts- und Handelsabteilung  
101, Rosmead Place  
Colombo 7  
Telefon: 9 37 53/9 43 71  
Kabel: GERTRAMI

### CHILE

Botschaft der DDR  
in der Republik Chile  
Handelspolitische Abteilung  
Santiago de Chile  
Av. Bulnes 80, Depto. 73, Casilla 503  
Telefon: 8 38 88, 71 25 92  
Telex: SGO 290 OCORDA,  
Santiago de Chile  
Kabel: MICORDA

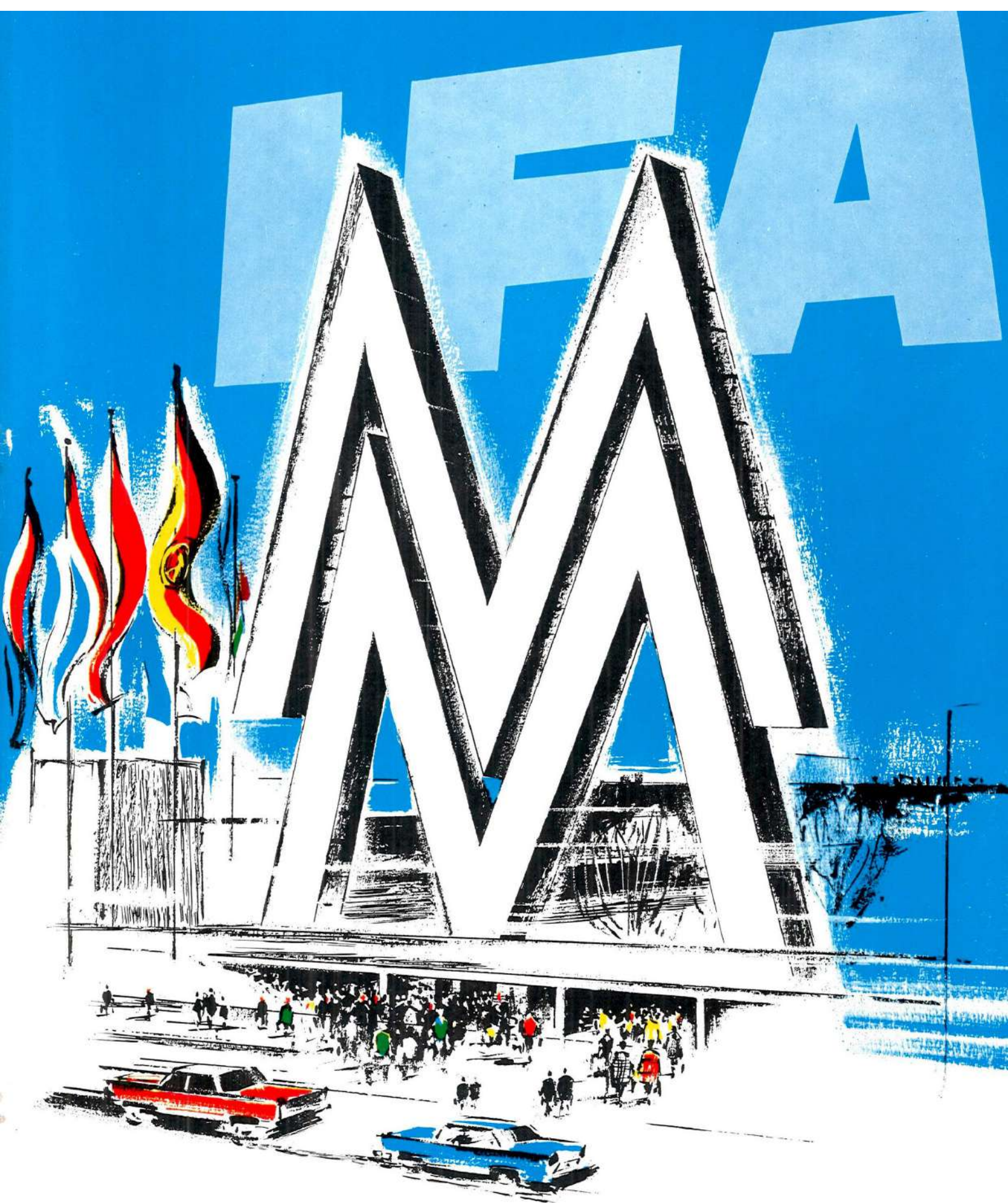
### CHINA

Botschaft der DDR  
Handelspolitische Abteilung  
Xin Shuej Bej Djie 1  
Feking  
Telefon: 5 61 31/34  
Kabel: DEHAPK



- DÄNEMARK**  
Handelsvertretung der DDR  
in Dänemark  
Svanemøllevej 48  
2100 Kopenhagen ☉  
Telefon: 29 22 77  
Telex: 5 586  
Kabel: VEKADAN
- ECUADOR**  
Generalkonsulat der DDR  
Handelsvertretung  
Avenida Coruña 2330  
Quito  
Telefon: 52 07 20/52 03 49  
Kabel: HAVEC Ecuador
- FINNLAND**  
Handelsvertretung der DDR  
Kulosaari, Vähäniityntie 7/9  
Helsinki  
Telefon: 68 81 38  
Telex: Dederhandel 12 643  
Kabel: DEDERHANDEL
- FRANKREICH**  
Vertretung des Amtes für Außen-  
wirtschaftsbeziehungen der DDR  
24, Rue Marbeau  
75 - Paris 16e  
Telefon: 704-64-95  
Telex: 62 569  
Kabel: HAFRANK  
Bureau de Lyon  
21, Rue Duguesclin  
69 - Lyon 6 e  
Telefon: 52 77 31  
Kabel: HAFRANK Lyon
- GHANA**  
Handelsmission der DDR  
in der Republik Ghana  
P.O.B. 2348/4274  
Asylumtown  
Accra  
Telefon: Accra 2 50 08  
Kabel: HAVAC
- GRIECHENLAND**  
Vertretung des Amtes für Außen-  
wirtschaftsbeziehungen der DDR  
P.O.B. 623, Papadiamantopoulou 4  
Athen  
Telefon: 71 81 04-6  
Telex: HVGR 21 58 22  
Kabel: KAVEGRI
- GROSSBRITANNIEN**  
Handelsvertretung der DDR  
in Großbritannien  
34 Belgrave Square  
London SW 1  
Telefon: 12 35 99 41-43  
Telex: 91 9639  
Kabel: HANVERENG
- GUINEA**  
Botschaft der DDR  
Handelspolitische Abteilung  
Boite postale 699 bis  
Conakry  
Telefon: 35 02  
Kabel: HAGUI
- INDIEN**  
Generalkonsulat der DDR  
P.O.B. 320, 2 Kautilya Marg,  
Diplomatic Enclave  
Neu Delhi  
Telefon: 37 42 04-08  
Kabel: Havdin New Delhi  
Konsulat der DDR in Bombay  
"Mistry Bhavan" 1st floor,  
P.O.B. 1926, 122 Dinsha Wacha Road  
Bombay 1  
Telefon: 29 50 51 und 24 50 52  
Kabel: HAVDIN Bombay  
Konsulat der DDR in Kalkutta  
P.O.B. 9051  
7-B Middleton Street (4th floor)  
Kalkutta-16  
Telefon: 44 98 36-37-38  
Telex: Geder ca-021 343  
Kabel: CALHAVDIN  
Konsulat der DDR in Madras  
1/1, Kodambakkam High Road,  
Nungambakkam  
Madras-34  
Telefon: 8 76 15  
Telex: Geder ms-309  
Kabel: HAVGERMAN
- INDONESIEN**  
Generalkonsulat der DDR  
Handelsvertretung  
P.O.B. 2252, Djalan Hadji Agus  
Salim 115  
Djakarta  
Telefon: 45 441, 45 575, 42 438  
Kabel: HAVINDO
- IRAK**  
Botschaft der DDR  
Handelspolitische Abteilung  
Kaaradah Sharquiyahm,  
Albu-Yuma'a House No. 25 A/7/1  
P.O.B. 2052  
Bagdad  
Telefon: 9 30 37, 38, 39  
Kabel: HANBAG Bagdad
- ISLAND**  
Vertretung des Amtes für Außen-  
wirtschaftsbeziehungen der DDR  
P.O.B. 582, Laugaveg 18  
Reykjavik  
Telefon: 1 99 84  
Kabel: KAFA Reykjavik
- ITALIEN**  
Handelsvertretung der DDR  
Viale Castro Pretorio 116  
Rom  
Telefon: 46 58 78 und 48 69 49  
Telex: 61 353  
Kabel: HAROMA  
Büro der Handelsvertretung  
der DDR in Mailand  
Viale Monte Nero 17  
Mailand  
Telefon: 5 46 00 16  
Telex: Hamilano 32 192  
Kabel: HAMILANO
- JEMEN**  
Generalkonsulat der DDR  
Handelsvertretung  
Sana'a  
P.O.B. 745  
Kabel: HAVDE  
JUGOSLAWIEN  
Botschaft der DDR  
Handelspolitische Abteilung  
Ustanička Ulica 64  
Belgrad  
Telefon: 43 23 24  
Telex: 112 94 yu hajug  
Kabel: HAJUG Beograd
- KAMBODSCHA**  
Botschaft der DDR  
Handelspolitische Abteilung  
M.V.R.S.F. de Yougoslavie  
Boite postale 370  
Phnom-Penh  
Telefon: 2-38 80  
Kabel: AMBARDA
- KOLUMBIEN**  
Handelsmission der DDR  
Apartado Aereo 8070,  
Carrera 7a  
No 81-57  
Bogota 2  
Telefon: 49 30 67  
Kabel: HAVCOL
- KONGO**  
Gesandtschaft der DDR  
in der Volksrepublik Kongo  
Postfach 2244  
Brazzaville  
Kabel: AMAIDA
- KOREA**  
Botschaft der DDR in der  
Koreanischen Volksdemokratischen  
Republik  
Handelspolitische Abteilung  
Pjoengjang  
Kabel: GERMANTORG
- KUBA**  
Botschaft der DDR  
Abteilung Handelspolitik  
Apartado 6700, Calle N. No. 266,  
Edificio Ene, 7º Piso  
Havana  
Telefon: 32-45 16  
Kabel: HAVDECUBA
- KUWEIT**  
Generalkonsulat der DDR  
im Staat Kuweit  
Western Udailliya (3)  
Street 33, House No. 2  
Near Damascus Street  
Rind Road 4th  
Kuweit, Arabian Golf  
P.O.B. Main Post, Office 5930  
Telefon: 51 82 81
- LIBANON**  
Handelsvertretung der DDR  
P.O.B. 4053, Avenue de Paris  
Beirut  
Telefon: 24 24 96, 23 87 37  
Telex: Havde 746  
Kabel: Havde Beyrouth
- LIBYEN**  
Büro des Beauftragten  
der Regierung der DDR in der  
Libyschen Arabischen Republik  
8, Sharia El Jumhouria  
P.O.B. 2560  
Tripoli  
Telefon: 38 532 und 35 609  
Kabel: DDRHANDEL Tripoli
- MALI**  
Wirtschafts- und Handelsmission  
der DDR  
Bolibana rue 130, B.P. 102  
Bamako-Niaréla  
Telefon: 25 32  
Kabel: MIAMAL Bamako
- MAROKKO**  
Handelsvertretung der DDR  
B.P. 446, Rue Galilée  
Casablanca  
Telefon: 715-23  
Telex: 21 824  
Kabel: HAVDEMAROC
- MEXIKO**  
Handelsvertretung der DDR  
Apartado postal 41-501  
Calle Arboleda 130  
Col. Lomas de Chapultepec  
Mexiko 10, D.F.  
Telefon: 540-32-04  
Telex: 01 774 237 Havdemex  
Kabel: HAVDEMEX
- MONGOLEI**  
Botschaft der DDR  
Handelspolitische Abteilung  
Ulan-Bator  
Telefon: 1 003  
Kabel: GERMANTORG
- NIEDERLANDE**  
Vertretung des Amtes für Außen-  
wirtschaftsbeziehungen der DDR  
Honthorststraat 38  
Amsterdam/Z  
Telefon: 73 60 64  
Telex: 12 451  
Kabel: KAVEHO
- NORWEGEN**  
Handelsvertretung der DDR  
in Norwegen  
Drammensveien 111 B, P.O.B. 1008  
Oslo 2  
Telefon: 55 12 83  
Telex: Kaveno 11 381  
Kabel: KAVENO
- ÖSTERREICH**  
Handelsvertretung der DDR  
in Österreich  
1130 Wien XIII  
Frimbergergasse 6/8  
Telefon: 82 36 54  
Telex: hvddr a 13 591  
Kabel: DEDERHANDEL
- POLEN**  
Botschaft der DDR  
Handelspolitische Abteilung  
Aleja 1, Armii Wojska Polskiego 2-4  
Warschau  
Telefon: 28 62 31-2 35  
Telex: 81 302  
Außenstelle der Handelspolitischen  
Abteilung der Botschaft der DDR  
ul. Liebknechta 15  
Katowice  
Telefon: 3 57 72  
Telex: 0 312 447  
Kabel: germ pl
- RUMÄNIEN**  
Botschaft der DDR  
Handelspolitische Abteilung  
Calea Dorobantilor 14  
Bukarest  
Telefon: 11 39 90  
Telex: 0 191 328  
Kabel: DIPLOGERMAN
- SCHWEDEN**  
Handelspräsentation der DDR  
in Schweden  
Verdandigatan 2, Postbox: 19035  
Stockholm 19/SO  
Telefon: 25 50 30  
Telex: 19 163  
Kabel: HAVERKA
- SOMALIA**  
Botschaft der DDR in der  
Demokratischen Republik Somalia  
Handelspolitische Abteilung  
P.O.B. 987, Via Lenin  
Mogadishu  
Telefon: 85 50
- SOWJETUNION**  
Handelsvertretung der DDR  
ul. Dimitrowa 31  
Moskau  
Telefon: 2 31 90 30  
Telex: 302-234  
Kabel: HAGEMOS
- SUDAN**  
Botschaft der DDR  
Handelspolitische Abteilung  
P.O.B. 1089, Plot No. 4 (3) Block 2  
KW, Sharia El Tayar Zulfo  
Khartoum  
Telefon: 8 01 71-7 73 95  
Telex: 320  
Kabel: ALALMANI
- SÜDJEMEN**  
Botschaft der DDR  
in der Volksrepublik Südjemen  
Handelspolitische Abteilung  
P.O.B. 5211  
Aden-Khornsar  
Telefon: 2 34 13  
Kabel: EMBAGDR
- SYRIEN**  
Botschaft der DDR  
Handelspolitische Abteilung  
2 Rue Adnan Malki  
B.P. 2454  
Damaskus 60  
Telefon: 33 38 60  
Kabel: HAVDE
- TANSANIA**  
Generalkonsulat der DDR in der  
Vereinigten Republik Tansania  
Daressalam  
P.O.B. 1241  
Upanga Road 67  
Telefon: 21 75  
Kabel: GEKONS Daressalam  
Handelspolitische Abteilung  
beim Konsulat der DDR  
Sansibar (Town)  
P.O.B. 606  
Telefon: Sansibar 21 75  
Kabel: DIPLOGERMAN Zanzibar
- TSSCHECHOSLOWAKEI**  
Botschaft der DDR  
Handelspolitische Abteilung  
Pod Hradbami 17  
Prag VI  
Telefon: 32 20 51-55  
Telex: 066/11 320  
Kabel: DDRHANDEL
- TÜRKEI**  
Vertretung des Amtes für Außen-  
wirtschaftsbeziehungen der DDR  
Muallim Naci Cod 118/4,  
Posta Kutusu Ortaköy 3  
Istanbul-Ortaköy  
Telefon: 48 20 98  
Telex: Hatue 349  
Kabel: HATUE ISTANBUL
- TUNESIEN**  
Wirtschaftsmission der DDR  
in Tunesien  
2 Rue Lannes  
Boite postale 400  
Tunis/Mutuelleville  
Telefon: 28 12 10, 28 58 94  
Telex: 336 Havde  
Kabel: HAVDE Tunis
- UNGARN**  
Botschaft der DDR  
Handelspolitische Abteilung  
Népstadion-u. 101/103  
Budapest XIV  
Telefon: 83 41 45  
Telex: 540  
Kabel: DDRHANDEL
- URUGUAY**  
Handelsvertretung der DDR  
Distrito 2, Casilla de Correo 2602  
Montevideo  
Telefon: 78 67 76, 79 60 87  
Telex: Decored 398 141  
Kabel: DECOREDEAL
- VIETNAM**  
Botschaft der DDR in der  
Demokratischen Republik Vietnam  
Handelspolitische Abteilung  
Bá-Huyen-Tanh-Quan Nr. 7  
Hanoi  
Kabel: HAPOD
- ZENTRALAFRIKANISCHE REPUBLIK**  
Botschaft der DDR  
in der Zentralafrikanischen Republik  
B.P. 873  
Bangui  
Telefon: 26 13  
Telex: Diplo GDR 5235 RC
- ZYPERN**  
Handelsmission der DDR  
Strovolos 115  
Prodomos Street  
Nikosia  
Telefon: 7 41 93





Die Messestadt Leipzig gehört seit über 800 Jahren zu den bedeutendsten Handelsplätzen der Welt. Jeweils im Frühjahr und im Herbst eines Jahres steht hier die Leipziger Messe im Mittelpunkt internationaler Geschäftstätigkeit. Qualitätserzeugnisse werden ausgestellt, Verträge unterzeichnet. Der Industrieverband Fahrzeugbau der Deutschen Demokratischen Republik ist auch 1972 in Leipzig vertreten. Während der Frühjahrsmesse (12.–21. März) mit einem Informationsstand und während der Herbstmesse (3.–10. September) mit dem kompletten Produktionsprogramm. Wir erwarten gern Ihren Besuch.



